EDITIONS DE L'UNIVERSITE DE BRUXELLES

L'entrée en ville

Aménager, expérimenter, représenter

EDITE PAR TATIANA DEBROUX, YANNICK VANHAELEN
ET JUDITH LE MAIRE

ARCHITECTURE, AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET ENVIRONNEMENT

Scanned by CamScanner

EDITIONS DE L'UNIVERSITE DE BRUXELLES

L'entrée en ville

Aménager, expérimenter, représenter

EDITE PAR TATIANA DEBROUX, YANNICK VANHAELEN
ET JUDITH LE MAIRE

AVEC LA COLLABORATION EDITORIALE DE CLAIRE PELGRIMS

ARCHITECTURE, AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET ENVIRONNEMENT

Scanned by CamScanner

Le pont sur le fleuve Hooghly
modernité, mobilité, visualité

Sayandeb CHOWDHURY

> Le fleuve est parcouru de bateaux de toutes les formes ; les rives se parent de maisons de campagne. Le paysage devient enchanteur, tout cultivé et peuplé, et nous sentons que nous approchons d'une grande capitale [1].

Le cours d'eau ainsi évoqué est un grand bras du Gange appelé Hooghly [2], ce fleuve emblématique qui longe la ville de Calcutta. Je me propose ici d'examiner de près le fameux pont de Howrah qui le franchit, en ce qu'il constitue l'un des sites fondamentaux ayant contribué à façonner l'image de Calcutta depuis les débuts de la photographie dans la ville. Il s'agit de porter un regard critique sur l'importance de la structure architecturale, visuelle et symbolique de ce pont qui a, en son temps, repoussé les limites du génie civil et s'est peu à peu invité dans les légendes urbaines, les descriptions littéraires, le discours public et les représentations emblématiques. Symboliquement, le pont, associé à la gare qui relie Calcutta au reste de l'Inde et à l'énorme fleuve qu'il enjambe, évoque l'arrivée et le départ, la mobilité, ainsi que la mobilisation de l'espoir et du désespoir des immigrants, au gré des contingences et des pénuries. Il se prête en outre à une certaine mythification autour du fait qu'il constitue le premier point d'arrivée, d'entrée et d'exultation d'une ville formidablement opulente, du moins jusqu'au milieu du XXe siècle. Cette synergie métonymique associant le pont à Calcutta n'est peut-être nulle part plus prégnante que dans l'immense capital visuel qu'il a généré dans la photographie, les affiches de cinéma et les supports publicitaires. De la boîte d'allumettes au vêtement, de l'affiche

---

[1] Maria GRAHAM, *Journal of a Residence in India*, cité par Tristam HUNT dans son ouvrage *Ten Cities that Made an Empire*, Londres, Penguin Books, 2014, p. 196. Inspiré d'une ancienne traduction : « [La] rivière se couvre de bateaux de toutes les formes ; les bords sont couverts de maisons de campagne. Le paysage devient charmant, et en voyant le pays cultivé et peuplé, je compris que nous approchions d'une grande capitale » (Marie GRAHAM, *Journal d'un séjour fait aux Indes orientales, pendant les années 1809, 1810 et 1811*, Genève, J.-J. Paschoud, Imprimeur-Libraire, Paris, Même Maison de Commerce, rue Mazarine, 22, 1818).

[2] Egalement orthographié Hughly ou Hugli dans la documentation historique et touristique.

Scanned by CamScanner

de film au guide touristique, en photographie comme en graphisme : le pont de Howrah (tant dans son ancienne version flottante que sous sa forme plus récente en porte-à-faux) ainsi matérialisé et *dé*matérialisé de façons diverses et complémentaires, est l'une des concrétisations métropolitaines de Calcutta les plus visibles, emblématiques et mythiques[3]. C'est au travers de ces motifs visuels qu'il s'est longtemps défini, demeurant un symbole puissant des déplacements à destination et en provenance de Calcutta. Dans la littérature, par exemple, la présence flagrante du pont a été évoquée : il y est une construction servant tantôt de point de repère dans le panorama urbain, tantôt de première halte pour les personnes arrivant dans la ville. Premier repère visible de l'*arrivée* en ville et dernier repère visible du *départ*, le pont est donc intimement lié à la conceptualisation à la fois effective et fantasmée de l'espace urbain, alliant la mobilité et la carrossabilité au sein de la métropole moderne et le potentiel du génie civil moderne, impressionnant et durable.

Représentations de l'Asie du Sud

Dans l'introduction de son essai intitulé *Photography in South Asia*, Christopher Pinney, éminent spécialiste des systèmes et pratiques du façonnement des images en Asie méridionale, écrit ceci :

> Un siècle et demi a passé et l'étude de la photographie en Asie du Sud en est encore à ses premiers balbutiements. La photographie est arrivée en Inde en 1840, quelques mois à peine après avoir été annoncée en Europe et, dès les années 1850, Calcutta et Bombay comptaient des sociétés photographiques florissantes. Au XIXe siècle se sont imposés de nombreux praticiens indiens et britanniques remarquables, à qui l'on doit une importante documentation initiale[4].

Les « balbutiements » évoqués ici comptent les travaux prometteurs réalisés en premier lieu par Ray Desmond[5] puis, plus récemment, par John Falconer[6] et Maria Antonella Pelizzari[7], entre autres. Il existe néanmoins un potentiel considérable d'approfondissement, compte tenu en particulier des dernières recherches relatives aux pratiques photographiques au niveau mondial. En vue de combler cette lacune, des efforts sont déployés dans le cadre de diverses disciplines, notamment de l'anthropologie – qui a toujours manifesté de l'intérêt pour la capacité intrinsèque de la photographie à dresser l'état des lieux de cultures locales –, mais aussi de

---

[3] Voir l'ouvrage de Brian Paul Bach, *Calcutta's Edifice : The Buildings of a Great City*, Rupa, 2006 ; au gré d'innombrables visites, l'architecte américain y dresse un inventaire personnel, en images et en textes, des multiples strates de l'histoire architecturale de Calcutta. Le pont et la gare y occupent une place importante.

[4] Christopher Pinney, *Photography in South Asia*, Oxford Bibliographies, dernière modification en date du 30 janvier 2014 (DOI : 10.1093/OBO/9780199920105003 7).

[5] Ray Desmond, « Photography in India during the Nineteenth Century », *India Office Library and Records Report*, Londres, 1974.

[6] John Falconer, *India : Pioneering Photographers 1850-1900*, Londres, The British Library et la collection Howard & Jane Ricketts, 2001.

[7] Maria Antonella Pelizzari (dir.), *Traces of India : Photography, Architecture and the Politics of Representations 1850-1900*, publication du Centre canadien d'architecture et du Yale Center for British Art, en association avec les éditions Yale University Press.

Scanned by CamScanner

la sociologie, des études culturelles et de l'histoire de l'art. En dehors de Pinney, Elizabeth Edwards et son équipe d'anthropologues se sont activement attelées à revoir l'histoire et l'eurocentrisme de la photographie en général, afin d'attirer l'attention des universitaires et du public sur les vastes archives coloniales[8]. Du premier ouvrage précurseur de James Ryan[9] à l'étude récente de Zahid R. Chaudhary[10], il existe aujourd'hui un important corpus de travaux sur les colonies[11], qui exploite habilement les archives disponibles en Inde, au Royaume-Uni et aux Etats-Unis, si ce n'est aussi dans d'autres universités et institutions au niveau européen[12]. Plus récemment, l'anthologie *Empires of Vision*[13] a résolument permis d'amorcer un dialogue entre l'iconographie coloniale et la théorie de l'art, donnant lieu à différentes ontologies inédites et percutantes de l'image coloniale, écartées jusque-là dans l'interprétation des archives qui s'y rapportent.

Un examen plus poussé des archives coloniales sud-asiatiques, particulièrement fournies, permet de dégager des conclusions identiques ou similaires pour les différents genres. Le portrait et la photo-carte de visite ne relevaient pas du même registre, en termes d'image ou pour l'observateur, que la photographie archéologique ou médicale, par exemple. La ville, notamment, tant en métropole que dans les colonies, a été très largement déclinée dans la construction et la production d'images et ne saurait se réduire à un simple *objet* d'étude anthropologique. Pour la ville en l'occurrence, au XIXe siècle, le rapport hégémonique de la métropole à la colonie relève de plus en plus de la confrontation, et plus seulement de la conquête et de l'expansion. Selon Neil Lazarus, spécialiste de la période postcoloniale[14] :

> La transformation radicale de l'espace bâti urbain, conditionnée par la « destruction créatrice » du développement capitaliste dans la dernière moitié du XIXe siècle et les premières décennies du XXe, n'est pas propre à Londres, Paris, Berlin ou New York. Au moment précis où les changements se sont opérés dans ces villes, et justement en lien avec eux, Saint-Pétersbourg, Calcutta, Buenos Aires, Shanghai, Istamboul et Le Caire ont connu une évolution analogue. Dans ces derniers

---

[8] Voir Christopher PINNEY, *Coming of Photography in India*, The British Library, 2008 et Elizabeth EDWARDS et Matt MEAD, « Absent Histories and Absent Images : Photographs, Museums and the Colonial Past », *Museum and Society*, 11/1, mars 2013, p. 19-38.

[9] James R RYAN, *Picturing Empire : Photography and the Visualization of the Brinsh Empire*, University of Chicago Press, 1997.

[10] Zahid R. CHAUDHARY, *The Afterimage of Empire : Photography in Nineteenth century India*, University of Minnesota Press, 2012.

[11] Pour une évaluation détaillée des travaux récents sur ce sujet, voir Sophie GORDON, « Uncovering India : Studies of nineteenth-century Indian photography », *History of Photography*, 28/2, p. 180-190 (DOI : 10.1080/03087298.2004.10441306).

[12] Par exemple, le passé hollandais en Asie du Sud-est et les différents statuts alors associés à l'image ont été traités dans des ouvrages plus récents ; voir notamment Rosalind C. MORRIS (dir.), *Photographies East : The Camera and Its Histories in East and Southeast Asia*, Durham, Duke University Press, 2009.

[13] Martin JAY et Sumathi RAMASWAMY (dir.), *Empires of Vision : A Reader*, Duke University Press, 2014.

[14] Neil LAZARUS, *The Postcolonial Unconscious*, Cambridge, Cambridge University Press, 2011.

Scanned by CamScanner

cas, on constate également l'existence d'une crise de la représentation, issue d'une volonté de rendre compte du « choc de la modernité », dès lors que les formes de conscience de l'espace et de conscience du temps que requiert le fait de vivre dans un milieu urbain où la marchandise est devenue la forme sociale dominante se heurtent à des manières ancestrales de voir et de s'informer.

Il serait donc instructif de repenser la photographie urbaine coloniale en la situant à mi-chemin entre simple marchandise technologique et mode de vision culturel, entre un genre nouveau de sensibilité urbaine chez les autochtones et une forme différente d'imaginaire urbanistique du colonialisme de peuplement. En d'autres termes, il serait souhaitable de réinventer la ville coloniale et la métropole postcoloniale en se penchant sur leur histoire photographique.

S'inspirant des débats qui animent ajourd'hui les études postcoloniales, le présent texte vise surtout à mettre en évidence une nouvelle poétique de l'espace urbain, qui s'appuie sur une interprétation complexe des lieux de mémoire et s'attache à déconstruire les acculturations relatives aux sites en question. A cette fin, une ville telle que Calcutta, (tristement) célèbre pour son urbanisation galopante et où l'image a été mise au service de velléités effrénées d'en faire une métropole coloniale, offre une matière féconde pour comprendre les rapports qu'elle entretient avec ses ontologies coloniales et transculturelles.

Un moyen d'appréhender les ontologies transculturelles des lieux de mémoire consiste à considérer les « périodes » ou archives photographiques comme une exploration continue de l'identité plurielle de la ville et de l'ambiguïté de la notion même d'image. Dès lors, il convient sans doute de délaisser la démarche historiciste et situationnelle coloniale pour mieux ré-imaginer le postcolonial, en inscrivant le rapport de Calcutta à l'espace et son réagencement spatial au cours des deux époques dans une historiographie culturelle comparative. En procédant ainsi, il s'agit de déterminer si les représentations photographiques et autres d'un « site fondamental » recueillies au fil du temps, témoignent de la façon dont des pratiques distinctes en la matière génèrent une narration de l'esthétique sociologique et politique. Autrement dit, la question est de savoir comment les systèmes iconographiques se construisent et passent par une différenciation culturelle, pour ressurgir par la suite, chargés d'un symbolisme saisissable et effectif. L'idée est aussi de chercher à découvrir en quoi l'interaction complexe des *regards* dans la mémoire photographique permet de comprendre comment un passé colonial ambivalent conduit à une postcolonialité tout aussi ambivalente.

L'arrivée du chemin de fer en ville

Il est à noter que la construction de Calcutta s'est faite à partir de souvenirs en différé des villes européennes, et plus particulièrement de Londres[15]. Une grande

[15] L'ouvrage *European Architecture in India 1750-1850*, de Sten NILSSON (Londres, Faber & Faber, 1968), fait référence en la matière. Parmi les études récentes à ce sujet, citons notamment celle, plus détaillée, de Sibabrata HALDAR et Manju HALDAR, intitulée *Colonial Architecture of Kolkata, Reflections of the European Building Art in Eastern Enterprise*, Calcutta, Urbee Prakashan, 2013. En complément, *Calcutta in the Nineteenth Century : An*

Scanned by CamScanner

partie, si ce n'est l'ensemble de sa force architecturale n'est qu'une « réminiscence » de bâtiments ou de monuments situés quelque part en Europe ou au Royaume-Uni [16]. Cet état de fait a bel et bien influencé la réflexion à Calcutta et sur Calcutta tout au long de la période coloniale, du moins au travers de la photographie. Depuis l'arrivée de la photographie à Calcutta dans les années 1840 (moins d'un an après que Louis Daguerre a publiquement annoncé cette nouvelle technologie à Paris), l'archivage visuel de la ville consiste invariablement à recenser les différents espaces coloniaux, en les entretenant au rang d'objet « fondamental » qu'ils occupent d'ordinaire et historiquement. En conséquence, un examen plus attentif de la considérable documentation photographique de la ville fait apparaître Calcutta comme l'archétype de la cité coloniale, présentant de formidables liens organiques avec la modernité européenne [17]. Dans cette optique, la politique de représentation du Hooghly Bridge est indissociable de la ville, du port, de la gare et d'autres structures existantes et symboliques qui s'intègrent dans la trame de la modernité. Afin de comprendre l'économie visuelle du pont, il faut donc prendre acte de la nature de cette modernité.

Si la ville coloniale moderne de Calcutta est devenue influente bien avant le crépuscule du XVIIIe siècle, il lui a fallu près d'une cinquantaine d'années encore pour s'imposer en tant que véritable métropole [18]. Dans les années 1830, grâce aux opportunités dont elle regorge et à son dynamisme commercial, elle attire aussi bien les marchands, investisseurs, boucaniers et missionnaires européens que la population rurale de l'immense arrière-pays. La modernité du système judiciaire, de l'enseignement à l'occidentale et d'une économie marchande affirmée par l'ouverture de la première

---

Archival Exploration de Bidisha CHAKRABORTY et Sarmistha DE, Neogi Books, 2013, s'attarde amplement sur les collections d'archives de l'époque sacrée de la ville.

[16] La Haute cour de Calcutta, monstre gothique conçu par Walter Granville, s'inspire de la Halle aux draps de la ville d'Ypres, en Belgique, et notamment de son célèbre beffroi de soixante-dix mètres de haut. L'architecture du Shaheed Minar ou monument aux martyrs (anciennement connu sous le nom de « Ochterlony Monument ») fait appel aux styles ottoman, syrien et égyptien, tandis que le monument érigé à la mémoire de Holwell est un obélisque égyptien. Il subsiste aussi quelques bâtiments aux colonnes ioniques, doriques et corinthiennes, et le troisième Hôtel de la monnaie (Old Mint) ressemble au temple de Minerve à Athènes. La Raj Bhavan (anciennement Government House), qui fut un jour la résidence du gouverneur général et du vice-roi représentant l'administration britannique en Inde, et où demeure encore aujourd'hui le gouverneur (chef *de jure* du gouvernement de l'Etat du Bengale), s'inspire du Kedlestone Hall, un manoir du Derbyshire.

[17] Si l'ouvrage de Sten NILLSON, *European Architecture in India 1750-1850* constitue là encore un bon point de départ pour une telle comparaison, il y a lieu de consulter également *Representing Calcutta : Modernity, Nationalism and the Colonial Uncanny*, de Swati CHATTOPADHYAY (Routledge, 2005), ainsi que *White & Black : A Journey to the Heart of Imperial Calcutta*, de Soumitra DAS et Chris TAYLOR (Niyogi, 2010).

[18] Voir Partho DATTA, *Planning the City : Urbanization and Reform in Calcutta 1800-1940*, Delhi, Tulika Books, 2012, une étude pénétrante et historiquement documentée sur l'importance de l'urbanisme dans la ville coloniale. La collection d'essais réunis sous le titre *Calcutta : The Living City* (Sukanta Chaudhuri (dir.), vol. 1 et 2, OUP, 1990) rend brillamment et fidèlement compte de l'histoire urbaine et culturelle de Calcutta.

Scanned by CamScanner

chambre de commerce organisée[19], témoigne de l'ambition métropolitaine fermement assumée par la ville, avec ses nombreux attraits tant pour la classe ouvrière à l'égard de laquelle s'exerce une indulgence arriviste déraisonnablement charitable, que pour les personnes désireuses de profiter d'emblée des bienfaits de l'essor économique. Krishna Dutta, qui compte parmi les historiens avertis de Calcutta, donne une description subtile et concise de la ville à cette époque[20] :

> Calcutta, ainsi que la Chambre de commerce du Bengale, commencent à prospérer comme jamais à partir de la fin des années 1850. Les trains charrient du charbon depuis le gisement voisin de Raniganj vers la capitale, les usines électriques de part et d'autre du fleuve transforment le jute brut en sacs de toile, les sociétés de vente aux enchères écoulent activement le thé de Darjeeling et d'Assam. En 1853, la valeur totale des exportations et importations du Bengale avoisine les 28 millions de livres sterling ; à la fin du siècle, elle a quadruplé et atteint 111 millions. Le premier pont sur le fleuve Hooghly, de type flottant, reliant Calcutta à Howrah, est ouvert en 1874. Le tramway hippomobile fait son apparition dans les rues en 1880, puis c'est au tour de la bicyclette en 1889 et de l'automobile en 1896. Le téléphone arrive en 1882 et le premier film de cinéma, montrant le jubilé de diamant de la reine Victoria, est projeté en 1898 au Star Theatre.

L'inauguration du chemin de fer en 1854 est donc un événement marquant dont Calcutta a pu se targuer pour revendiquer le statut de deuxième ville de l'Empire britannique, et ainsi s'ancrer solidement et définitivement dans la modernité coloniale. Apparu d'abord à Bombay, le transport ferroviaire gagne rapidement Calcutta, apportant avec lui son lot de cacophonie et son indéfectible atmosphère de modernité technologique, un spectacle de puissante ingénierie, une promesse de changement irréversible et de mobilité à une échelle sans précédent, même si rien de tout cela en Asie du Sud n'est vraiment exceptionnel par rapport aux Etats-Unis ou à l'Amérique du Sud, par exemple. L'ingénieur Edward Davidson, consulté par le gouvernement colonial bengali pour la construction ferroviaire, y voit une épiphanie dans le récit légèrement arrogant qu'il fait de l'arrivée du chemin de fer en Inde[21] :

> Le chemin de fer, qui en Angleterre avait largement contribué à déjouer les distances, visait en Inde à mettre l'immensité du continent à portée de main, à renforcer le gouvernement, à rapprocher les races et, en donnant un élan au commerce, à permettre au peuple de l'Inde de s'affirmer et de se distinguer d'une manière immuable et ineffable. En bref, le chemin de fer a marqué le pays lui-même du large sceau indélébile de l'Angleterre. L'on aurait beau abroger les lois et négliger

---

[19] La Chambre de commerce de Calcutta, la première du genre en Asie, fut créée en 1834 en tant que coalition souple chargée de représenter les intérêts des entreprises, avant de laisser place à la Chambre de commerce du Bengale en 1853. Cette dernière a joué un rôle important dans la mise en service du chemin de fer, l'armement du port et la construction du pont flottant. La campagne menée en vue de démolir le pont flottant pour construire un nouveau pont géant sur l'Hooghly fut pour la Chambre un enjeu essentiel.

[20] Krishna DUTTA, *Calcutta : A Cultural and Literary History*, Supernova Publishers, 2013, p. 111.

[21] Edward DAVIDSON, *The Railways of India : With an Account of Their Rise, Progress, and Construction*, Londres, E&FN Spon, 1868, p. 3-4.

Scanned by CamScanner

l'éducation, voire même effacer les routes et obstruer les canaux, les commodités de la vitesse ferroviaire, une fois que l'on y a goûté, deviennent nécessaires et demeureront, quoi qu'il advienne, les témoins solides et inchangés de la domination britannique.

Le transport ferroviaire traduit un progrès irréversible et sans équivoque, loué dans la sociologie des temps modernes. Il permet de bousculer les mentalités pour une grande partie de la population coloniale encore engluée dans de chimériques sacerdoces, d'absolues injustices sociales et un détachement quasi-total de la politique de l'Etat moderne. En d'autres termes, l'arrivée du chemin de fer entraîne la plus importante transformation d'une masse continentale sud-asiatique indocile en ordre cohésif sur le plan géographique, démographique et politico-culturel. Ce que cet événement provoque en Inde est donc, par certains côtés, assez comparable à ce qu'il avait engendré en Angleterre. Mais à bien des égards, ce n'est en revanche pas le cas, comme le suggère le récit de Davidson. Rapidement, le chemin de fer s'est prêté à une instrumentation mémorielle, par le reportage, la rédaction d'essais, la fiction et la photographie[22]. L'ouvrage *Bengal Past and Present* offre un témoignage contemporain de l'arrivée du rail. Selon son auteur, désigné par les initiales G. N.[23] :

> Le 15 août 1854[24] est une date à retenir, car c'est le jour où le premier train de passagers quitta Howrah dans un nuage de fumée et où la première section de l'East Indian Railway fut ouverte à la circulation publique. Les journalistes enthousiastes du moment l'auraient bien qualifié de « jour mémorable dans l'Idée de progrès ».

L'idée de progrès associée au chemin de fer se retrouve dans la description donnée par Durgacharan Ray dans son roman satirique *Debgoner Morte Agomon* [Lorsque les dieux descendirent sur la Terre]. Il s'agit d'une fiction racontant les difficultés rencontrées par un groupe de dieux hindous mené par Brahmâ l'omniscient, qui ont décidé de venir ici-bas pour voir de plus près cette curiosité urbaine appelée Calcutta. Sans surprise, ils sont éblouis et sidérés par l'essor de la métropole coloniale, par sa mouvance, son opulence et son affairement, et s'en retournent vers leur séjour divin avec l'intention d'y fonder un musée et une cour de justice. Dans le passage repris

---

[22] La monographie récente de Marian AGUIAR, *Tracking Modernity. India's Railway and the Culture of Mobility*, Minneapolis, Minnesota University Press, 2011, propose une critique circonstanciée de certains problèmes et conflits liés à l'apparition du chemin de fer en Inde, à ses répercussions technologiques, à l'inflexion qu'elle a donnée à la modernité et à la mobilité et au tissu complexe des représentations qui en ont découlé.

[23] « The Opening of the East Indian Railway », *Bengal Past & Present*, 2, 1re partie, janvier-juillet 1908, p. 55-61.

[24] Cette date renvoie au début du service régulier assuré par la société privée East Indian Railway, bien que la ligne ait été inaugurée le 28 juin 1854. Il s'agit de la deuxième ligne ferroviaire d'Inde. La première avait été ouverte un peu plus d'un an auparavant (le 16 avril 1853) par la Great Indian Peninsular Railway pour relier Bombay et Thane. L'East Indian Railway existait depuis 1845, mais la réalisation de son projet au Bengale fut retardée notamment parce qu'il fallait acheminer les locomotives d'Angleterre et que le premier convoi de wagons disparut dans un naufrage. Voir Sukanta CHAUDHURI, « The Railway Comes to Calcutta », *in* Sukanta CHAUDHURI (dir.), *Calcutta : The Living City*, 1 : *The Past*, OUP, 2013 [1990], p. 238-240.

Scanned by CamScanner

ci-après, les *Eternels* visitent la gare de Howrah[25], qui fait face à Calcutta sur l'autre rive de l'Hooghly[26] :

> Alors les Dieux, qui patientaient dans le compartiment fermé à clé, eurent la joie d'admirer les abords [de la gare de Howrah]. Il y avait un brouhaha incessant dans la gare. Des *sahibs*. Des *memsahibs* et des *babous* bengalis, en grand nombre, flânaient sur le quai. Les coolies trimballaient les bagages sur leur chariot à deux roues et les déposaient dans un sourd fracas. L'air vibrait des cris des marchands proposant des en-cas et du thé. Les humbles balayeurs s'activaient dans tous les sens, les porteurs d'eau musulmans allaient et venaient. Les Dieux dirigèrent leur regard vers les autres compartiments et virent des passagers se préparer à débarquer avec sacs et valises. La plupart d'entre eux avaient le visage obscurci après ces quelques jours sans toilette et sans sustentation. Pour couronner le tout, leurs habits étaient couverts de poussière de charbon, car ils avaient voyagé par ces quartiers-là, et donnaient l'impression qu'ils revenaient tout droit de l'Enfer !

La naissance du pont

Le Hooghly Bridge n'est nullement la seule évolution spectaculaire à avoir suscité un vif intérêt d'ordre général, mais aussi culturel, en définitive. Il s'inscrivait en fait dans le cadre d'un projet municipal salutaire mis en œuvre dès la seconde moitié du XIXe siècle, dans le but d'exploiter le potentiel de Calcutta pour l'asseoir en tant que métropole moderne[27]. La construction du chemin de fer à l'est, par exemple, fit l'objet d'une concurrence très tendue entre entreprises privées, et surtout entre l'East India Railway Company, gérée par Ronald Stephenson, et la Great Western Bengal Railway Company, fondée par Dwarkanath Tagore (de Carr, Tagore and Company), toutes deux enregistrées à Londres en 1844. Stephenson l'emporta (en grande partie grâce au décès de Tagore) avec son projet de chemin de fer, qui fut choisi pour être mis à exécution. Lors de son achèvement en 1854, l'Eastern Railway remporta un franc succès et jouit d'une extrême popularité. Apparemment, quelque trois mille personnes se présentèrent au guichet pour être du tout premier voyage ; seule une poignée d'entre elles put effectivement en profiter. Résultat, la circulation sur le fleuve s'intensifia quand fut établie la jonction ferroviaire entre Howrah et Raniganj, la région minière de ce qui était alors la province du Bengale. Cependant, le pont flottant ne fut achevé qu'en 1874.

Le pont flottant n'est pas la seule nouveauté à avoir accompagné l'arrivée du chemin de fer. Cette innovation a aussi donné lieu à toute une nouvelle matérialité

---

[25] Howrah, sur la rive ouest du fleuve, existe depuis plus longtemps que Calcutta, mais sa croissance et sa subsistance en tant que ville moderne ont toujours été liées (industriellement, économiquement et socialement) à la métropole située sur la rive est. Elle a un jour abrité l'ensemble de l'industrie du jute, puis les fonderies, les ateliers de construction mécanique et les fabriques de machines à écrire et de peinture concentrées sur les berges, favorisant ainsi le soutien d'une grande partie de l'économie de la région et le maintien d'une importante population d'ouvriers issus des environs. Toutefois, comme à l'origine, la ville de Howrah reste arriérée, avec une administration médiocre et une densité de population élevée.

[26] Durgacharan Ray, *Debgoner Morte Agomon*, Calcutta, Bidyodoy Jatra, 1889, p. 264.

[27] Partho Datta, *Planning the City : Urbanization and Reform in Calcutta 1800-1940*, Delhi, Tulika Books, 2012.

Scanned by CamScanner

autour de sa genèse : la poésie réelle et fantasmée des locomotives à vapeur, l'éventail de services associés aux trajets quotidiens, la mobilisation commerciale collatérale et, surtout, l'espace bâti apparaissant dans son sillage, avec des gares, des immeubles, des bureaux et des entrepôts. Le transport ferroviaire a eu une incidence considérable sur l'urbanisation ultérieure de l'Inde, dans la mesure où son expansion a influencé le contour des métropoles qui s'y sont développées. Calcutta en est, comme à l'accoutumée, l'un des exemples les plus remarquables (à l'instar de Bombay).

Il peut s'avérer très instructif d'examiner l'architecture qui accompagne l'apparition du chemin de fer à l'est et son développement rapide vers le cœur de ce vaste pays. Dans le cas de Howrah, si l'ouverture de la gare est célébrée à juste titre, il reste néanmoins un problème insurmontable. La vraie cible des sociétés investisseuses est Calcutta, sur la rive opposée du fleuve Hooghly qu'aucun pont ne saurait enjamber. Dès lors, faute de pouvoir relier sans interruption Calcutta à Howrah, la rentabilité des investissements ferroviaires n'est pas garantie. Howrah n'est alors rien de plus qu'un vieux village ne disposant d'aucun atout commercial et politique suffisant pour devenir le terminus de cette merveille technologique qu'est le train. A moins de trouver un moyen pour franchir le vaste fleuve, le déploiement du chemin de fer a peu d'avenir. Compte tenu de l'enjeu, en 1871, l'organe législatif du gouvernement du Bengale adopte une loi, le *Bengal Act IX of 1871*, dite « loi Howrah Bridge ». Le pont flottant de Sir Bradford Leslie est construit en 1874, dans la foulée de la création du port de Calcutta en 1870. Ce pont, qui vient compléter la tête de ligne à Howrah et mesure environ 466 mètres de long pour 20 mètres de large, passe alors pour un chef-d'œuvre d'ingénierie. Depuis lors, le Hooghly Bridge veille sur la gare de Howrah, le terminus ferroviaire indien le plus fréquenté, siège d'une intense activité commerciale qui profite aux deux villes, mais aussi à un arrière-pays incroyablement étendu, incluant trois autres Etats fédéraux du pays et deux nations de part et d'autre de la frontière orientale de l'Inde. En reliant la gare à la ville de Calcutta et en favorisant le développement de son port, le pont devient l'expression manifeste de trois signes d'ambition métropolitaine étroitement liés : l'envergure commerciale du port, la connectivité et la mobilité du transport ferroviaire et la maîtrise technique du grand fleuve, souvent divinisé dans la mythologie hindoue, qui le décrit comme indomptable, effrayant et sacré.

Le pont flottant de Howrah (surnommé « Hooghly Bridge » dans les guides touristiques d'autrefois) est un bienfait inestimable pour la gare et contribuera largement, entre la deuxième moitié du XIXe siècle et la première moitié du XXe, à transformer Calcutta en une métropole vivante, grouillante et trépidante. Il sera exploité pendant plus de soixante-dix ans, avant de revêtir la forme qu'on lui connaît aujourd'hui. Bien que la structure qui l'a remplacé soit un gigantesque tour de force, la fonctionnalité de la version flottante ne saurait donc être sous-estimée. Un guide publié en 1929, dans lequel le pont est considéré comme le plus célèbre du genre lors de sa construction, s'attarde avec force détails sur l'importance du rôle qu'il joue pour présenter Calcutta sous un jour flatteur au visiteur[28] :

[28] *Visitor's Guide to Calcutta*, guide assorti d'un bref historique et d'un plan illustré et à jour, introduction de Pat Lovett, Calcutta, Newman and Company, 1929, p. 62-63.

Scanned by CamScanner

> Le pont de Howrah rejoint Harrison Road, qui est la route principale reliant Howrah et Sealdah, les deux grandes gares ferroviaires de Calcutta. Il est fort intéressant pour le visiteur d'emprunter en voiture la très passante Harrison Road, bordée de grands immeubles abritant des bureaux et des résidences, qui appartiennent pour la plupart à de riches *marwaris*. Le long de la route, les étals contigus aux imposants édifices, la foule des piétons de toutes nationalités et les automobiles, voitures à chevaux, chars à bœufs, pousse-pousse et palanquins se bousculant sur la chaussée, offrent un spectacle difficile à oublier.

En 1943, le pont flottant cède la place à une nouvelle architecture. Il ne s'agit pas d'étayer le ponton devenu branlant : c'est un tout nouveau pont qui voit le jour, produit magistral de l'inventivité technique britannique. Messieurs Rendel, Palmer et Tritton avaient présenté, dans les années 1930, leur rapport exposant le projet et les dessins du pont. Cette emblématique structure en porte-à-faux toute en acier se dresse encore fièrement parmi d'autres architectures du même ordre et permet quotidiennement le passage de près d'une centaine de milliers de véhicules et de deux fois plus de piétons entre Calcutta, sur la rive est du fleuve, et Howrah, terminus ferroviaire et plate-forme commerciale, sur la rive ouest.

Sa construction commence en 1936, supervisée par la Commission pour le pont de Howrah. Soumitra Das, un journaliste de Calcutta qui a passé sa vie à cerner les subtilités des monuments coloniaux de la ville, relate brièvement les travaux [29] :

> La Cleveland Bridge Company de Darlington a décroché le contrat en 1936, bien que le devis de l'allemand Krupp fût moins élevé. Sur les 26 500 tonnes utilisées, 23 500 ont été fournies par la Tata Iron and Steel Company de Jamshedpur. Le meilleur acier non corrosif à forte teneur en cuivre a été utilisé. La Braithwaite, Burn & Jessop Construction Company, constituée pour l'occasion, en a assuré la fabrication... Les travaux se sont rapidement enchaînés, malgré de courtes interruptions à l'occasion de festivals locaux et le déclenchement de la deuxième guerre mondiale. (...) Le chantier colossal et les énormes grues pesant chacune 610 tonnes ont laissé bouche bée des milliers de personnes. Les pylônes d'acier se sont peu à peu élevés et, dès 1940, les bras en porte-à-faux étaient érigés.

Le pont cantilever, du fait de son gigantisme [30] et du caractère culturellement emblématique de ce spectaculaire exploit technique, occupe souvent, depuis les années 1940, le premier plan des photographies de la ville, comme un symbole attractif de son épanouissement. Ceci étant, il est impossible de faire abstraction du pont flottant qui l'a précédé si l'on veut formuler une stratégie visuelle discursive échafaudée autour du pont.

---

[29] Soumitra Das, *The Telegraph*, édition de Calcutta du 6 juillet 2008.

[30] Le pont en porte-à-faux équilibré, de type pont suspendu, possède une travée centrale de 457 mètres entre les deux principaux pylônes, assortis chacun d'un bras d'ancrage de 99 mètres ; la partie suspendue fait 172 mètres, entre les deux bras cantilever de 143 mètres chacun. Les détails de la structure du pont proviennent du site http ://howrahbridgekolkata.nic.in/, consulté le 25 février 2016.

Scanned by CamScanner

Cinq images, ou cinq histoires du pont et de la ville

L'histoire de la modernité et de la mobilité à l'ère coloniale, qui ont alimenté à parts égales l'imaginaire métropolitain relatif au pont et à ce qui l'entoure, met en lumière un concours de circonstances qui n'était certes pas l'apanage de Calcutta, mais qui a peut-être atteint là-bas son paroxysme. Des entités telles que ce pont permettent d'établir conceptuellement un lien entre certaines activités quotidiennes et le travail de mémoire portant sur des lieux et des espaces. Or, si le pont est resté pleinement inscrit dans ce travail de mémoire, afin de bien comprendre la signification qu'il revêt sur le plan culturel et en quoi il contribue à l'élaboration d'une mémoire culturelle hétérotopique, il importe d'en *visualiser* les multiples représentations. Il s'agit donc, dans cette dernière partie, de *décrypter* plusieurs images du pont offrant différentes possibilités pour mieux comprendre la valeur scopique et culturelle de ce type d'archives visuelles. Je limiterai ici mes observations à trois angles d'approche, respectivement temporel, spatial et liminal, qui sont essentiels à la mémorialisation visuelle du pont de Howrah et contribuent tous trois à faire de lui un « lieu de mémoire »[31].

Avant d'examiner de près des images, il convient de rappeler que vers le milieu du XIXe siècle, la photographie était une pratique très répandue sur le sous-continent indien, stimulée par l'épanouissement de la presse écrite, la vitalité du photojournalisme et l'initiation de la petite bourgeoisie favorisée par les progrès techniques en matière de production d'images. Sans être omniprésente, la photographie était un art et une technologie s'adressant à un large public, au-delà de quelques inventeurs, professionnels compétents (souvent sous les auspices de l'administration et de la royauté) et spéculateurs en mal de nouveauté. Si bien que lorsqu'on regarde cette sélection d'images, il faut garder à l'esprit qu'elles ont été choisies à titre indicatif et non d'une manière méthodique : elles donnent un aperçu de certains registres et pratiques existants, mais ne sont pas forcément représentatives de l'ensemble des expérimentations auxquelles la photographie s'est prêtée. Les cinq images étudiées ci-après ne proviennent pas d'une seule et unique source ou discipline visuelle. Elles procèdent de différentes démarches photographiques et illustratives, dont l'interaction visuelle permet d'expliquer certaines intentions scopiques, inférences suggestives et glissements historiques.

La première (fig. 32) est une large vue plongeante sur le pont flottant, au bout duquel on aperçoit la gare de Howrah, sur la droite, et quelques établissements commerciaux sur la gauche, signalés par la fumée qui s'échappe des tuyaux de cheminées. Le point de vue se situe à Calcutta. La circulation et les piétons sont visibles sur le pont, mais c'est la structure de ce dernier qui est clairement soulignée, avec ses nombreuses plates-formes en saillie sur le côté, prenant appui sur le fleuve. Le cliché a été pris après 1905, car ce n'est qu'en décembre de cette année-là que le solide nouveau bâtiment de la gare a été achevé[32]. A l'origine, la gare se résumait

[31] Voir Pierre NORA (dir.), *Les Lieux de mémoire*, Paris, Gallimard, 3 vol., 1984-1992.

[32] C'est l'architecte londonien Halsey Ricardo qui a conçu la nouvelle gare. Il n'était guère prolifique. Il a soigneusement étudié l'emplacement avant d'imaginer une gare grandiose et néanmoins très fonctionnelle, sans rien concéder sur le style roman tardif qui la caractérise. En

Scanned by CamScanner

à une structure de brique rouge surmontée d'un toit en tôle ondulée (construite à l'origine sur le site d'un orphelinat catholique), avec une seule voie ferrée flanquée de quais étroits, et se trouvait au sud de la gare actuelle. Avec le développement des voies, la gare s'est agrandie. Or, les guichets sont longtemps restés cantonnés du côté de Calcutta, ce qui laisse à penser que l'on n'attendait pas spécialement de passagers en provenance de Howrah, une ville pourtant déjà grouillante d'activité du fait de l'exploitation du jute et des fonderies. La photo a ceci d'exceptionnel qu'elle rend, dans la fugacité du détail, presque toute l'importance attachée dès le départ au pont et à la gare. Les petites manufactures à proximité, l'activité et les allées et venues des gens sur le pont, ainsi que les bateaux au mouillage sur l'Hooghly, focalisent l'attention sur le fleuve, la gare et tout leur appareillage lié au commerce, à la mobilité et à la connectivité. La précision de l'image est frappante, assez extraordinaire pour l'époque, étant donné la chaleur et l'humidité ambiantes et les moyens techniques limités disponibles en photographie.

Dans la deuxième photo (fig. 33), la prise de vue grand angle fait la part belle au nouveau pont de Howrah, qui se déploie dans toute son ampleur et masque l'étendue de la rivière. De ce côté du pont, à Howrah, quantité d'autobus s'apprêtent au départ vers différentes destinations dans l'arrière-pays, des voitures circulent et des gens s'affairent à leurs tâches quotidiennes. Le port de Calcutta avait été déplacé plus au sud pour permettre le passage des gros navires une fois le pont tout à fait opérationnel, mais la présence de bateaux, de chalands et d'autres embarcations plus petites n'était pas rare, signe d'une activité intense autour de la gare et du pont. L'autre extrémité du pont, vers Calcutta, se perd au niveau de Strand Road, où sont installés des négociants et des compagnies de navigation, des entrepôts, des banques et d'autres établissements commerciaux. Tout près du fleuve, du même côté, se trouve Burrabazar, autrefois le plus important marché de gros d'Asie, qui drainait une grande partie du commerce. Là encore, flanquant presque le fleuve, se dressent l'hôtel de ville, le Metcalfe Hall, la Haute cour (ancienne Cour suprême) et, non loin de là, le Dalhousie Square, siège du gouvernement. Il ne serait pas exagéré de dire que le pont rapprochait alors la gare de toutes les autres manifestations de la nation indienne moderne, qui a assurément vu le jour à Calcutta. Il n'est pas étonnant que cet objet visuel se soit si puissamment imposé comme symbole aussi bien du génie civil et de la connectivité que de la ville elle-même.

Le troisième cliché (fig. 34) déplace le point de vue en se détachant du pont et de ses abords pour se concentrer sur la foule et son rôle central dans la ville moderniste, dans un esprit globalement baudelairien, rappelant l'exercice auquel le poète s'adonna dans le Paris haussmannien. L'évocation canonique que T. S. Eliot fit ensuite de Londres dans son recueil *La Terre vaine* trouve dans cette image un écho très fidèle : « La foule s'écoulait sur le Pont de Londres : tant de gens.../ Qui eût dit que la mort eût défait tant de gens ? Des soupirs s'exhalaient, espacés et rapides. / Et

---

dépit de son aspect voyant et proéminent, elle était d'une conception plutôt pratique par rapport à la gare Victoria de Bombay, ouvertement gothique et très ornementée. Lors de sa mise en service en 1905, la nouvelle gare comportait six voies.

Scanned by CamScanner

chacun fixait son regard devant ses pas »[33]. De cette photographie, prise à nouveau du côté de Calcutta, se dégage l'omniprésence de la foule qui envahit le moindre recoin de la vaste structure, marche immuablement vers la monotone routine de son labeur commercial et administratif : employés de bureaux, marchands à la petite semaine, fournisseurs et revendeurs, porteurs, gardes et péons. Tous viennent de Howrah, dans leur trajet quotidien de la campagne vers le cœur de la ville, pour gagner de quoi vivoter. La carcasse d'acier du pont est également visible, portant vigoureusement le poids et l'ambition du million de personnes qui affluent pour la journée. Cette image qui date des années 1950 souligne le rôle scopique central de plus en plus associé à la masse dans une ville postcoloniale brusquement délabrée et disloquée, qui s'efforce de faire face à une migration humaine ingérable suite à la partition des Indes. Vue sous cet angle, l'image peut donner l'impression de minimiser l'importance du trafic routier et fluvial et d'en dénier l'incidence sur le rôle symbolique joué par le pont en tant que point d'entrée des piétons vers la ville.

La quatrième photo (fig. 35), plus récente, est lourde de symbolisme, évoquant de manière quasi littérale le caractère liminal du pont. Le cadrage immortalise le plongeon d'un garçon dans le fleuve à l'une de ses extrémités. Le personnage est comme suspendu au-dessus du pont, lui aussi figé, pour ainsi dire, sa lointaine trame d'acier dissimulant l'incroyable agitation qui l'anime. L'adolescent est l'incarnation de centaines d'autres tels que lui, qui vivent au jour le jour d'un côté ou de l'autre du fleuve. Le pont et le fleuve ne l'intimident aucunement, lui qui a sans doute grandi non loin de là et que l'on voit, par un temps couvert, rejoindre ses camarades pour une baignade. A en juger par l'uniformité du paysage à la droite du pont, il s'agit là encore de Howrah et cette photo a donc aussi été prise depuis Calcutta. Depuis bien longtemps, bon nombre de citoyens pauvres profitent du fleuve pour la toilette, le bain et d'autres occupations connexes telles que le massage, la lutte et le colportage. Ainsi, toute une vie se déploie sur les rives, en toute simplicité, sous le regard des voyageurs des classes moyennes et la surveillance de l'administration municipale. Les services administratifs d'antan ont pour la plupart déménagé hors de la ville, pour s'installer dans des communes satellites, mais les banques, les tribunaux et les hôtels sont toujours là. Depuis peu, les deux rives sont gagnées par la gentrification ; entre hôtels flottants, parcs et espaces verts, restaurants et projets de restauration du patrimoine, la vision si familière d'un garçon dévêtu s'élançant vers les tréfonds du fleuve appartiendra bientôt à une époque révolue[34]. En ce sens, cette photo, bien que récente, permet d'appréhender cette vie qui s'évanouit autour du pont, tout comme les clichés précédents qui, de diverses manières, attestent de la faculté plurielle du pont à retenir, à contrôler et à suggérer une vie qui lui est propre.

La cinquième image (fig. 36) est la seule à avoir été choisie parmi plusieurs centaines de représentations non photographiques du pont, et c'est aussi la plus récente de la série. Il s'agit de l'affiche d'un film consacré aux exploits d'un détective bengali

---

[33] T. S. Eliot, *Poèmes 1910-1930*, traduits de l'anglais par Pierre Leyris, Paris, Editions du Seuil, 1947, p. 93 [n. d. t.].

[34] Le récent ouvrage *Calcutta : Two Years in the City* (Penguin Books, 2013), du romancier Amit Chaudhuri, aborde de manière éclairante et poétique le bouleversement que connaît la ville en lien avec le néolibéralisme, la mondialisation et la société de consommation.

Scanned by CamScanner

malin et intuitif[35] dans la Calcutta des années 1940, une ville alors ballotée entre la course au profit liée à la guerre, la course aux armements, le commerce de l'opium et l'agitation politique. Ce fut une décennie à nulle autre pareille dans l'histoire de la ville. Dans le film[36], un tant soit peu adapté par rapport au texte qui l'a inspiré, le détective se retrouve au cœur d'une organisation criminelle internationale qui incite les dangereux malfaiteurs de la ville à tirer parti des projets de bombardement du Japon sur Calcutta. Sur l'affiche, il n'y a pas âme qui vive, ni d'un côté, ni de l'autre du pont, dont le fleuve uniformément gris fait ressortir le caractère imposant et par-dessus lequel le détective cavalcade. Dans un clin d'œil au graphisme populaire des bandes dessinées bengalies des années 1940, le détective est représenté plus grand que nature, jusqu'à paraître quelque peu comique. Mais ce qui frappe, c'est la manière dont le pont est utilisé comme symbole de l'avilissement et de l'ensorcelant mystère de Calcutta, alors même qu'est suggérée la nécessité de le traverser. Le détective n'emprunte pas le pont d'est en ouest, comme à l'ordinaire, ce qui impliquerait l'idée d'arrivée et d'engagement. Il le franchit du nord vers le sud, en allusion aux rapports qu'entretient Calcutta avec une certaine criminalité internationale et les circuits commerciaux et opportunistes en temps de guerre, susceptibles de nuire à la sauvegarde des intérêts de la ville, en l'occurrence déjà compromis.

Conclusion

Les quatre photos prises entre 1905 et 2010 permettent d'éclairer la nature protéiforme, au niveau spatial, temporel et liminal, de l'histoire de la ville. Spatialement, le pont faisait à l'évidence le lien entre Calcutta, vedette urbaine de l'Empire britannique, et Howrah, sa première halte. Sa conceptualisation, comme celle de n'importe quel pont, confère à sa liminalité un caractère essentiel : il est *vu* comme un passage entre, disons, le centre industriel de Howrah et le centre politico-culturel de Calcutta, entre l'image que la ville s'est construite, ainsi que la production de son espace, au temps fort de l'époque coloniale et leur réinvention postcoloniale, entre une géométrie novatrice de la ville et sa fameuse urbanisation débordante, et entre une volonté de gérer les populations postcoloniales et l'expression de la désorganisation d'innombrables communautés. Au niveau temporel, les deux versions successives du pont (flottant, puis en porte-à-faux) non seulement traduisent

[35] Byomkesh Bakshi est un brillant détective bengali, avisé et astucieux, basé à l'extérieur de Calcutta dans les années 1930. La série écrite par Saradindu Bandopadhyay reste à ce jour un best-seller pour le lectorat bengali, qui bien souvent y voit une remarquable version locale de Sherlock Holmes, quoique Bakshi n'ait heureusement jamais adopté la conduite radicale et socialement inadaptée du virtuose de Baker Street. Les histoires de la série sont réunies dans deux volumes disponibles en anglais (traduction de Sreejata Guha) : *Picture Imperfect and Other Byomkesh Bakshi Mysteries*, Brighton-Portland, Penguin Books, 2000, et *Menagerie and Other Byomkesh Bakshi Mysteries*, Brighton-Portland, Penguin Books, 2006.

[36] Le film réalisé par Dibakar Banerjee fait appel à différents éléments et techniques de périodisation intéressants, tout en s'appropriant les caractéristiques standard du détective glanées dans les versions papier. A plus d'un titre, cette adaptation en langue hindoue nous ramène aux premières intentions de l'auteur, si ce n'est à la façon dont était perçu son personnage à l'origine, détective itinérant dans une ville meurtrie par la guerre, aux prises avec la criminalité, les rumeurs, la politique et la drogue.

Scanned by CamScanner

un effort particulièrement crucial de planification commerciale et infrastructurelle, mais comptent également parmi les plus célèbres réalisations du genre en matière de génie civil, pour leur époque respective. Le pont flottant aura duré jusqu'à ce que Calcutta accède au statut de capitale mondiale. L'inauguration du pont cantilever, en revanche, intervient en 1943, année marquée au Bengale à la fois par la grande famine et par les bombardements de la deuxième guerre mondiale. Dans l'histoire coloniale de Calcutta, qui a connu des hauts et des bas, il s'agit d'un épisode plutôt pénible qui sera suivi d'au moins deux autres années néfastes (1946 et 1947) en l'espace d'une décennie et dont les conséquences catastrophiques ébranleront profondément la ville. En 1943, première *annus horribilis*, le nouveau pont était l'un des rares lieux se prêtant à la fois physiquement et visuellement à une gouvernementalité déterminante et à une implication des populations, dans une période où le gouvernement colonial passait pourtant facilement pour être apathique et peu dégourdi dans le contexte de la guerre.

En l'occurrence, c'est l'affiche du film dont l'intrigue se passe en 1943 qui permet de rapprocher les trois qualités – temporelle, spatiale et liminale – du pont. Avec cette extraordinaire représentation du détective autochtone franchissant le pont de Howrah dans une tentative désespérée de sauver Calcutta des affres de la guerre, l'affiche parvient à mettre en exergue le caractère central du pont, réel et fictif, dans la banalité comme dans la métaphore.

Ce texte, dans son cadre limité, s'est attaché à proposer plusieurs niveaux de décryptage pour appréhender le répertoire visuel de l'un des principaux lieux de passage et de mémoire de Calcutta. Ainsi, au-delà d'un simple questionnement théorique qui va de pair avec une historiographie de l'urbanisation irrégulière de la ville, la visualité est elle-même envisagée comme un document d'archives historique. Le terme « document » est ici essentiel, car il se fonde sur la force du réel et transcende la moindre idée que l'on s'en fait. Autrement dit, la photographie et les supports visuels apparentés *re*-produisent un pont qui peut être vu comme une représentation factuelle du vrai pont, mais qui a aussi une existence propre à l'intérieur du cadre scopique de ses nombreuses représentations. Dans cette optique, par son ampleur, la visualité multiforme du Hooghly Bridge, qui fut construit pour favoriser le commerce et la connectivité géographique à l'apogée de l'aventure coloniale, traduit une fascinante métonymie de la ville même, hétéroclite, plurielle et souvent culturellement non quantifiable.

Traduit de l'anglais par Laurie Guérif

Scanned by CamScanner

Fig. 32. Johnston & Hoffman, *Howrah Bridge, early 1900s.*

Fig. 33. Ahmed Ali, *Howrah Bridge From Station Side*, 1959.

Scanned by CamScanner

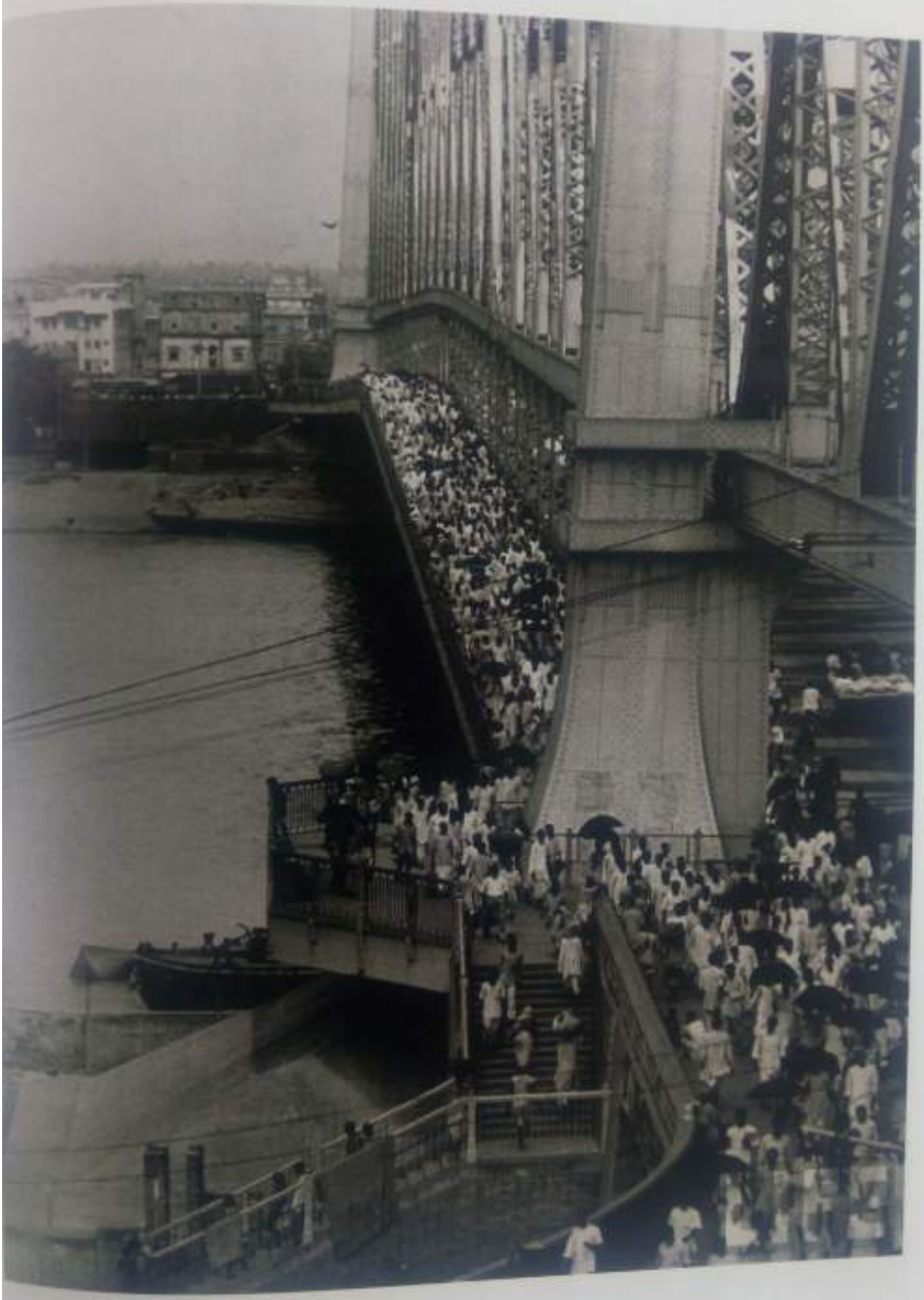

Fig. 34. *People crossing the Ganges river on Howrah Bridge,*
(Calcutta, mai 1953).

Scanned by CamScanner

Fig. 35. Rajagopalan Sarangapani, *I Believe I Can Fly.*

Scanned by CamScanner

Fig. 36. Detective Byomkesh Bakshi (Dibakar Banerjee et Aditya Chopra, 2015), poster illustré par Bidhan Baidya.

Scanned by CamScanner