

# Impulsos urbanos. Apuntes para entender el presente y el futuro de Dubái

## Urban Impulses. Notes to Understand the Present and the Future of Dubai

RUBÉN GARCÍA RUBIO

TIZIANO AGLIERI RINELLA

### Resumen

En el imaginario global, Dubái representa hoy en día una fascinante y reluciente ciudad joven proyectada hacia el futuro aunque hace tan solo 50 años, la ciudad no era más que pequeña población de comerciantes y pescadores. Sin embargo, el descubrimiento y comercialización del petróleo en los años 60 supuso un punto de inflexión en la historia del emirato y su capital. Rápidamente brotaron del desierto infinitas siluetas de luces brillantes que animan la imagen de Dubái. Una imagen que presenta numerosas analogías con las fachadas iluminadas de Las Vegas, ciudad con la que Dubái ha sido frecuentemente comparada, pero, ¿qué se esconde verdaderamente “detrás de las fachadas” de este espectáculo urbano?

La rápida y explosiva expansión de la ciudad durante el pasado reciente condujo a fenómenos de expansión urbana y a la proliferación de espacios basura (junkspaces). En medio de zonas de alta densidad existen grandes espacios vacíos y zonas desérticas que generan una fuerte sensación de desorientación urbana. Así, en una ciudad donde los centros comerciales y los hoteles se han convertido en los principales puntos de agregación social, la estructura urbana parece similar a una interconexión de “no-lugares”, según la definición de Marc Augé, de iconos dispersos por el territorio. Este artículo analizará las ambiciones implícitas y descartadas de los distintos planes urbanos de Dubái para, en base a ellos, tratar de señalar las soluciones para las actuales cuestiones urbanas abiertas.

### Palabras clave

Dubái, crecimiento, plan urbano, morfología, densidad, futuro.

### Abstract

In the global imaginary, Dubai represents a fascinating and glimmering young city projected to the future even, if just 50 years ago, the city was a small village of fishermen and shopkeepers. Nevertheless, the discovery and commercialization of oil in the 60s was a turning point in the history of the emirate and its capital. Quickly sprout up from the desert, the glittering led lights that animate Dubai's skyscrapers at night present common analogies with the «decorated sheds» of Las Vegas, which is a city commonly compared with Dubai. But, what is concealed “behind the scenes” of this outstanding urban spectacle?

The very fast and bursting expansion of the city of the recent past led to phenomena of urban sprawl and to the proliferation of junkspaces. In between high-density zones, there are large unbuilt empty spaces and desertic areas that generate a strong sensation of urban disorientation. Thus, in a city where shopping malls and hotels became the main points of social aggregation, the urban structure seems similar to an interconnection of Non-Places, following the definition of Marc Augé, of urban landmarks spread on the territory. This paper will attempt to unfold the implied and jettisoned ambitions of Dubai's masterplans, attempting to point out solutions for the present open urban issues.

### Keywords

Dubai, urban growth, masterplan, morphology, density, future

**Rubén García Rubio.** Doctor por la Universidad de Valladolid y Doctor por la Università degli Studi Roma Tre. Ha sido profesor en diversas escuelas de arquitectura europeas, entre ellas en la EINA de Zaragoza. En la actualidad compagina su labor investigadora como docente en la Al Ghurair University (Dubái, EAU); con la profesional a la cabeza del estudio de arquitectura RRA; y la editorial como editor jefe del blog de arquitectura CajondeArquitecto.com. rubiogarciaruben@gmail.com.

**Tiziano Aglieri Rinella.** Architect, Ph.D., is currently assistant professor of architecture at Al Ghurair University in Dubai (UAE). From 2009 to 2015, he has been assistant professor of architecture at IULM University in Milan. Author of books and articles, he is a frequent speaker at international conferences. t.rinella@agu.ac.ae

[Fig. 1] Dubái a principios de 1950.

Fuente: *Dubái Municipality*.



- 1 El Creek de Dubái es un entrante de agua salada que desemboca en el interior a pocos kilómetros en el espacio protegido Ras Al Khor. En torno a él, se produjeron los primeros asentamientos de la ciudad con Bur Dubái en su orilla sur, Deira en la norte y Shindagha en la lengua que lo cierra parcialmente frente al Golfo Pérsico.
- 2 Dubái ha pasado de tener aproximadamente 25.000 habitantes en 1955 a unos 3.500.000 de habitantes. No obstante, la población permanente de Dubái es alrededor de dos millones y medio de habitantes porque se estima que más de un millón de personas (trabajadores, turistas, etc.) transitan diariamente la ciudad. Mientras que su área urbana ha pasado de 3,2 km<sup>2</sup> en esa década a cubrir 605 km<sup>2</sup> en la actualidad. Michael Pacione, "City Profile Dubái", *Cities* 22 (June 2005): 255; Government of Dubái, "Population Clock", <https://www.dsc.gov.ae/en-us>. (consultada el 10 de diciembre de 2016); AMO y otros, "City Reports". *Volume 23, Al Manakh* 2 (2010): 16-37.
- 3 Santiago Calatrava ha presentado recientemente *The Tower*. Un rascacielos que permitirá a Dubái continuar ostentando el edificio más alto del mundo con sus (presumiblemente) más de 1.000 metros de altura. Emaar, página web corporativa, "Emaar designs a glittering new skyline for Dubái with compelling Tower at Dubái Creek Harbour", <https://www.emaar.com/en/media-centre/detail.aspx?itemId=tcm:130-95062> (consultada el 10 de diciembre de 2016).
- 4 Esta comunidad corresponde aproximadamente al 80% de la población permanente de Dubái. Un porcentaje similar al existente en el resto de países que conforman el *Gulf Cooperation Council* (GCC). AMO y otros, "City Reports". 16-37.
- 5 Tiziano Aglieri Rinella, "Learning from Dubái: Behind an urban show", en *Migration and the Built Environment in the Mediterranean and Middle East, CAUMME III – Contemporary Architecture & Urbanism in the Mediterranean and Middle East* (Nápoles, Ermes Serivizi Editoriali Integrati-DIARC Università degli Studi di Napoli Federico II, 2016), 207-215.

En la actualidad parece imposible imaginar que tan solo 50 años antes (fecha en que se descubrió petróleo en el emirato) Dubái fuese prácticamente una pequeña población de comerciantes y pescadores. En esa época la ciudad contaba únicamente con 25.000 habitantes (repartidos a lo largo del *Creek* en los distritos de Deira, Shindagha y Bur Dubái<sup>1</sup>) en contraste con los más 3.500.000 de personas que pueblan diariamente la ciudad<sup>2</sup>. O, y por añadir solo otro ejemplo paradigmático, que hace cinco décadas la ciudad no tuviese un tendido eléctrico cuando en la hoy en día cuenta con el edificio más alto del mundo con los 826 metros de altura del *Burj Khalifa*<sup>3</sup>, el centro comercial más grande, la marina más grande, etc. Pero, pese a estos deslumbrantes datos y récords arquitectónicos, el seductor y vibrante *skyline* de Dubái esconde un gran número de contradicciones y cuestiones urbanas no resueltas.

Las centelleantes luces de la noche de Dubái hipnotizan al turista y visitante ocasional y ayudan a crear el fascinante imaginario colectivo que actualmente se asocia a la ciudad. Pero a la vez, estas luces también ciegan al esporádico huésped ocultándole a su mirada distraída la problemática que se esconde tras ellas. Sin embargo, la visión de Dubái del habitante permanente, especialmente los expatriados<sup>4</sup>, difiere en gran medida. Para esta comunidad, la luz diurna revela las grandes deficiencias de la ciudad como su falta de morfología urbana o espacios para el peatón<sup>5</sup>.

La rapidez y gran escala de la expansión urbana, la falta de adecuados organismos e instrumentos de planificación urbana y la escasa sintonía de éstos con la idiosincrasia local, ha producido una ciudad (o quizá habría que decir una "no-ciudad") desmesurada y dispersa formada por un conjunto de aglomeraciones urbanas desconectadas por una red viaria caótica (e irracional en muchas ocasiones) que no permite ni fomenta la continuidad de su tejido.

No obstante, en la actualidad existen una serie de proyectos de consolidamiento urbano que intentan recuperar cierta coherencia y lógica entre las distintas partes de la fragmentada ciudad actual. ¿Qué políticas deberían promover la autoridad gobernante para resolver los problemas urbanos resultantes? ¿Cuáles son las cuestiones cruciales que se deben afrontar? Después de un crecimiento imprevisto e incontrolado, ahora es el momento de buscar soluciones capaces de restituir el equilibrio de una ciudad que está a punto de convertirse en adulta.

[Fig. 2] Planta de Dubái a principios de 1950.  
Fuente: Dubái Municipality.



- 6 Por ejemplo, solo había 4 pozos de agua potable para toda la población y ésta se distribuía en latas portadas por animales y solo había un escaso número de líneas telefónicas. Frauke Heard-Bey, *From Trucial States to United Arab Emirates* (London: Longman, 1982), 242.
- 7 En realidad, la zona más desarrollada era Deira dada su intensidad comercial, Shindaga contaba con la residencia de la familia en el poder mientras que Bur Dubái se caracterizaba básicamente por alojar el cementerio. No obstante, resulta interesante señalar que en esa época Dubái contaba con una pequeña red de transporte marítimo que conectaba los tres barrios por medio de unos pequeños barcos llamados *abra* (la otra opción era rodear el *Creek*). Este elemento constituía prácticamente la única red de servicios públicos de la ciudad hasta la construcción del puente Al Maktoum en 1963. Stephen J. Ramos, *Dubái Amplified: The Engineering of a Port Geography*, (Farnham: Ashgate, 2010), 60-61.
- 8 De esta época data la primera vivienda construida con bloques de hormigón. Hasta entonces, las más adineradas estaban construidas con barro o piedras de coral o simplemente, las más modestas, con ramas de palma. Erhard F. Gabriel, *The Dubái Handbook* (Ahrensburg: Institute for Applied Economic Geography, 1988), 9; Yasser Elsheshtawy, *Dubái: behind an urban spectacle* (Londres: Routledge, 2009), 107.
- 9 Hasta entonces las comunidades del medio este se habían regido siguiendo sistemas tribales con asentamientos permanentes y nómadas por lo que no resulta extraño que su primer plan urbanístico date de esta fecha. De ahí que, siguiendo los pasos de Kuwait o Bahrain, el jeque contratase a un joven arquitecto inglés. De forma similar, John Elliot diseñó el primer plan de Abu Dhabi en 1966 y Sir William Halcrow & Partners el de Sharjah en esa misma década. Steven Velegrinis y George Katodrytis, "Drawing on sand. Cities in the making", *Architectural Design* 233 (January-February 2015): 74-75; Stephen J. Ramos, *Dubái Amplified: The Engineering of a Port Geography*, 67.

## 1. El primer plan urbanístico de Dubái

La llegada al poder del jeque Rashid II bin Saeed Al Maktoum en 1958 trajo consigo nuevas ideas para desarrollar el país y entre ellas, las urbanísticas ocuparon un lugar privilegiado.

En esa época, Dubái carecía de las infraestructuras mínimas que una ciudad con su población podría tener en occidente. A la falta de tendido eléctrico antes mencionado, ha de sumarse la escasez de carreteras pavimentadas o las deficientes (incluso nulas) redes de servicios públicos<sup>6</sup>. En realidad, la ciudad estaba formada únicamente por un pequeño núcleo de construcciones sólidas a ambos lados del *Creek* que, siguiendo las tradiciones y materiales locales, constituían los principales edificios del asentamiento (mezquitas, zona comercial y principales viviendas)<sup>7</sup>. Tras esta zona, la trama urbana se diluía radialmente en el desierto mediante una maraña de viviendas ligeras y semipermanentes (cabañas llamadas *barasti*). De esta forma, todo el conjunto parecía "posarse" directamente sobre la arena del desierto siguiendo una degradación cualitativa y material desde el centro de la ciudad<sup>8</sup>. Por eso no resulta extraño que una de las primeras decisiones del jeque Rashid a su llegada al poder fuese contratar a un arquitecto, aunque fuese el joven e desconocido John R. Harris, para elaborar el primer plan urbanístico de Dubái<sup>9</sup>.

La propuesta de Harris pretendía modernizar Dubái actuando especialmente sobre dos aspectos. El primero era solventar las principales deficiencias de la ciudad enfatizando la pavimentación de sus vías más importantes. Mientras que el segundo aspecto era sentar las bases para controlar el futuro crecimiento de misma. Para ello, el arquitecto inglés proponía extender los principales ejes urbanos de la antigua Dubái (especialmente las zonas de Deira y Bur Dubái) mediante un sistema de carreteras que conquistaban el desierto con una geometría regular. Además, este plan también planteaba sectorizar el suelo (áreas residenciales, industriales, comerciales o de grandes infraestructuras -como un aeropuerto y un puerto-), pero sin perder la heterogeneidad y densidad característica de la arquitectura tradicional de la parte antigua de la ciudad.

En realidad, el principal objetivo del jeque Rashid y Harris era modernizar Dubái, pero, a diferencia de otras ciudades de la región, preservando y subrayando su parte antigua como el centro de la futura ciudad. De ahí la mezcla de racionalidad y modestia (modernidad y tradición) en el trazado del plan<sup>10</sup>. Pero, pese a la pru-



[Fig. 3] Primer Plan Urbanístico de Dubái diseñado por Harris en 1959.

Fuente: J. R. Harris & Partners.

[Fig. 4] Segundo Plan Urbanístico para Dubái diseñado por Harris en 1971.

Fuente: J. R. Harris & Partners.

dencia y respeto que desprende el documento, la propuesta contenía un carácter claramente occidental (como los largos y continuos ejes o el tamaño de determinados espacios públicos), lo que lo desajustaba con la idiosincrasia local.

## 2. El descubrimiento del petróleo y la primera expansión

Sin embargo, el descubrimiento del petróleo en la región en 1966 y el inicio de su comercialización en 1969 provocaron que el moderado y razonable primer *master-plan* de Harris quedase obsoleto frente a las nuevas ambiciones del Emirato antes de comenzar a implantarse. Pese a ello, las buenas relaciones entre el arquitecto y el jeque permitieron que fuese el propio inglés quien revisase su anterior plan.

En 1971, Harris entregó el nuevo plan que contemplaba un mayor crecimiento de Dubái auspiciado por la previsión de riqueza que el petróleo traería al Emirato. Este nuevo documento continuaba situando al *Creek* como el centro de la futura ciudad y a partir del cual irradiaba la expansión urbana. Además, este esquema central estaba reforzado por la recomendación del plan de preservar el carácter estético y funcional del área e incluso de subrayarla como centro cívico con nuevas (pero puntuales) dotaciones<sup>11</sup>. De ahí que, al igual que en el caso anterior, este nuevo plan previese un crecimiento de Dubái concéntrico, aunque con ciertas deformaciones hacia al noreste (extensión de Deira) y el suroeste siguiendo la línea de costa (la actual *Jumeirah Beach Road*).

Sin embargo, diversas cuestiones económicas y geopolíticas provocaron una interpretación diferente del plan de Harris por parte del jeque Rashid<sup>12</sup>. Por un lado, la dificultad de adquirir terrenos para nuevos desarrollos en la parte antigua de la ciudad por cuestiones económicas y de propiedad, en contraposición a la fácil disposición de terreno en otras áreas del emirato y mano de obra barata. Además del deseo de implantar nuevos modelos económicos (financieros y comerciales) dada la conocida caducidad del petróleo. Y por otro, por la incertidumbre e inestabilidad acechante a las fronteras de los emiratos en esa época<sup>13</sup>. Por eso el jeque promovió la extensión y ocupación física del emirato. Así lo demuestra la decisión en esa época de construir dos grandes infraestructuras en lugares estratégicos. La primera fue situar el nuevo puerto Jebel Ali en la frontera con el emirato de Abu Dhabi a 40km al suroeste de Deira. Y la segunda, la construcción de un nuevo

10 Quizá esa modestia, como bien apunta Yasser, fue la que animó al jeque a contratar a un arquitecto con poca experiencia como Harris. Yasser Elsheshtawy, *Dubái: behind an urban spectacle*, 108.

11 Para un mayor estudio del plan de Harris de 1971 se recomienda el texto de Reisz. Todd Reisz, "Future Flyovers. Dubái in 1971", *Architectural Design* 233 (January-February: 2015):102.

12 Todd Reisz, "Future Flyovers. Dubái in 1971", 104.

13 Hay que recordar que la federación conocida como Emiratos Árabes Unidos se fundó en diciembre de 1971 justo con el final de su estatus como protectorado de Gran Bretaña. Y, a pesar de la creación del nuevo país trajo consigo la implantación de las fronteras de cada emirato, en los años sucesivos continuaron los movimientos y disputas de territorios.

[Fig. 5] Vista de *Sheikh Zayed Road* y el área de Jumeriah desde la cubierta del *Dubái World Trade Center* a la finalización del mismo.

Fuente: *Gulf News*.



centro urbano en torno a un complejo cívico conocido como *Dubái World Trade Center* (1975-79) a 10km de la parte antigua de la ciudad<sup>14</sup>. De esta forma el jeque fomentó el desarrollo de Dubái a lo largo del eje que forma la carretera que une la parte antigua de la ciudad con Abu Dhabi (conocida como *Sheikh Zayed Road*) en lugar de irradiar desde en el *Creek* como sugerían las propuestas de Harris.

14 El complejo también fue diseñado por John Harris para contar con una torre para un hotel y apartamentos de lujo, un teatro y un centro de exposiciones. Cuando fue inaugurado era uno de las escasas construcciones que poblaban la *Sheikh Zayed Road* y durante dos décadas fue el edificio más alto de la región con sus 40 plantas.

15 Por ejemplo, en lo referente al diseño de los espacios públicos y comunitarios ya que este aspecto no se actualizó a las nuevas demandas y escala de la ciudad.

16 Prueba de ello es que la Sección de Planificación de la Municipalidad de Dubái estuviese bajo la supervisión del Departamento de Ingeniería hasta 1977. Velegrinis y Katodrytis, "Drawing on sand. Cities in the making", 75.

17 Un resultado que ni la crítica historicista del proyecto de la pareja Pietilä ni la utopía racional de la propuesta de Candilis lograron atenuar con su realización a mediados de los años 70. Reima y Raili Pietilä, "Deira Sea Cornice international competition 1974, Dubái", *Arkkitehti* (1983:1): 54, 86; y Aglieri Rinella, "Learning from Dubái: Behind an urban show": 209-10.

18 Existe una anécdota que narra el propio al jeque Rashid: "mi abuelo viajaba en camello, mi padre viajaba en camello, yo viajo en Mercedes, mi hijo viaja en Land Rover, su hijo viajará en Land Rover, pero su hijo viajará en camello". Ron Gluckman "Hong Kong of the Desert?", <http://www.gluckman.com/DubaiBiz.html> (consultada el 14 de abril de 2017).

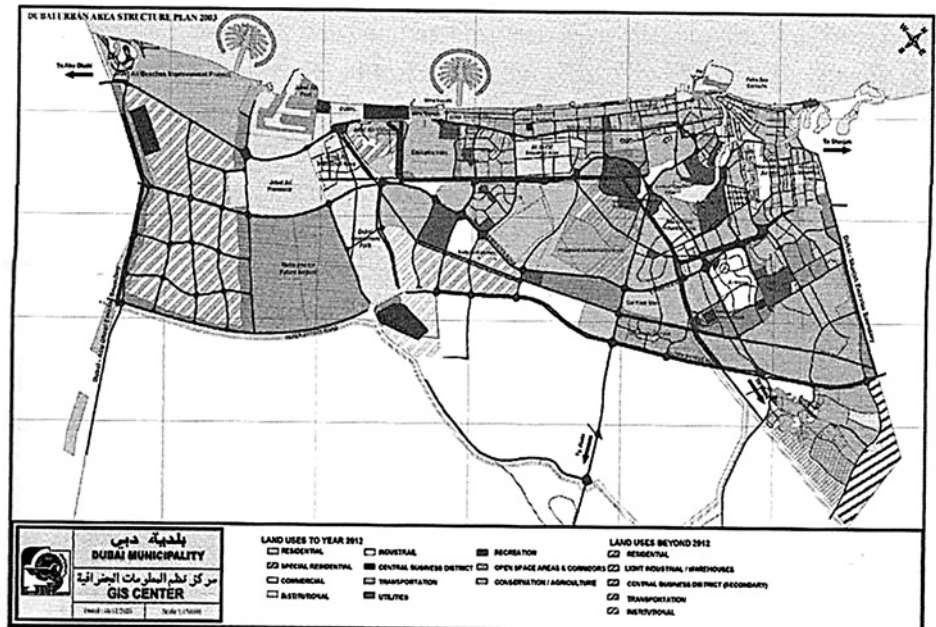
19 Desde la formación de EAU y la implantación de Abu Dhabi (por su poderío territorial y económico) como capital de la joven nación, Dubái había estado buscando su posición dentro del panorama nacional e internacional.

Pese a ello, la lectura personal del jeque de las ideas urbanísticas de Harris no fue el único agente que fomentó el cambio de la morfología urbana de Dubái. Entre todos ellos, el cambio en la planificación urbana o, más en concreto, la introducción de modelos occidentales ajenos a la cultura urbana árabe fue uno de los más importantes. La falta de entendimiento (o ausencia) entre los organismos reguladores e instrumentos urbanísticos y la idiosincrasia local<sup>15</sup>, junto a la fuerte demanda de crecimiento de la ciudad para alojar en poco tiempo a gran número de inmigrantes, supuso la entrega de la regulación urbanística de la ciudad a agentes no apropiados. En realidad, ésta recayó en grandes empresas promotoras y estudios ingenieriles quienes entendieron y desarrollaron la ciudad bajo términos económicos e infraestructurales<sup>16</sup>.

El resultado fue una modificación cualitativa y cuantitativa de los estudios realizados por Harris. La densa y heterogénea Dubái que existía alrededor del *Creek*, como modelo a continuar, comenzó a extenderse salpicando el desierto con manchas de grandes y drásticos cambios de densidad y uso<sup>17</sup>. Esto implicó una traslación del diseño de la ciudad desde una escala humana a otra territorial y sentó las bases para un futuro desarrollo basado en aspectos inmobiliarios y turísticos en torno a macro-proyectos aislados en vez de comunidades compactas.

### 3. La prosperidad del emirato y la escala territorial

La prosperidad de la región durante las décadas 80 y 90 volvió a dar un nuevo impulso a Dubái. Durante esos años la ciudad experimentó un rápido desarrollo fruto del fuerte incremento de los recursos económicos y el continuo aumento de su población (básicamente expatriados). Además, el nuevo escenario mundial post 11 de septiembre propició la masiva llegada de capital extranjero. De ahí que el jeque Maktoum, consciente de la caducidad del petróleo<sup>18</sup>, observase la oportunidad perfecta para sentar las bases del Dubái post-petróleo. Así podría otorgarle finalmente a la ciudad la idiosincrasia que había estado buscando su padre el jeque Rashid y convertir a Dubái en uno de los principales focos turísticos y comerciales



[Fig. 6] Plan urbanístico “Dubái Structural Plan 2015” de 1995.

Fuente: *Dubái Municipality*.

del mundo<sup>19</sup>. Y para ello, en 1995 volvió a revisar una vez más el plan urbanístico de la ciudad al redactar el “Dubái Structural Plan 2015”.

Este nuevo plan era mucho más ambicioso que los anteriores. En este caso la trama urbana proyectada extendía su campo de acción a una banda que ocupaba todo el emirato a lo largo de la costa, a ambos lados de la línea de costa, para conquistar una superficie aproximada de 60x25km<sup>20</sup>. Todo este espacio estaría vertebrado por una red de carreteras de numerosos carriles que acotarían entre ellas inmensas porciones de terreno, pero sin sugerir ningún detalle urbano en su interior, donde desarrollar comunidades con temas y funciones específicos. De esta manera, el nuevo plan pretendía ser lo suficientemente generoso y flexible para acomodar las optimistas previsiones de futuro que se tenían en la época.

El primer paso fue la construcción de prácticamente la totalidad de las infraestructuras (carreteras, red eléctrica, agua, comunicaciones, etc.) previstas en el nuevo plan, aunque en numerosas ocasiones éstas se reducían a los básicos. A partir de ello se fueron desarrollando distintos edificios icónicos o macro-proyectos aunque, en este caso, éstos lo hicieron de manera intermitente tanto espacial como temporalmente. Así, en poco tiempo, se erigieron un sinfín de áreas especializadas en un determinado campo: *Downtown Dubái, Internet City, Motor City, Medical City, Media City, Knowledge City, Humanitarian City, International Media Production City, Academic City*, etc. Y entre estos espacios, se construyeron barrios residenciales monotemáticos enfocados a nuevos residentes o turistas: *Dubái Marina, Arabian Ranches, Jumeirah Islands, Village City, International City, etc.*, o las islas *Palm Jumeirah* (única terminada y habitada), *Palm Jebel Ali* o *World Islands*. La primera consecuencia fue la desmesurada multiplicación de la superficie, población y número de visitantes de la ciudad, un vertiginoso crecimiento que presagiaba el cumplimiento total del (optimista) “Dubái Structural Plan 2015”. Sin embargo, la crisis financiera mundial surgida en 2008 provocó la paralización de numerosas construcciones (indistintamente de la fase en la que se encontraban) y el enésimo (mega-) sueño de la ciudad.

20 Para una mejor comprensión del cambio escala del nuevo plan (de urbana-local a territorial-nacional) se recomienda comparar el tamaño del núcleo histórico (Bur Dubái, Shindagha y Deira) en los tres planos generales que acompañan el texto o, advertir la secuencia del desarrollo de Dubái expuesta en la última imagen del mismo.

El resultado final fue una ciudad de ciudades, una desmesurada conurbación sin una clara morfología donde prima el edificio icónico frente al conjunto urbano. De ahí resulte más interesante estudiar Dubái en dos escalas diferentes para un mejor entendimiento de su realidad. En la escala amplia, se puede observar que la ciudad es un gran mosaico formado por barrios temáticos y superficies sin construir, una especie de “piel de leopardo” irregular, desconectados entre sí (paradójica-



[Fig. 7] Imagen parcial de las *Jumeirah Islands* rodeadas por desierto.

Fuente: Imre Solt, Dubái Construction Update.

mente) por grandes vías de comunicación. Este fenómeno ha provocado numerosos episodios de dispersión urbana, excesivos cambios de densidad, proliferación de espacios residuales<sup>21</sup> o segregación social. Mientras que, en una escala menor, Dubái se ha convertido en una acumulación de áreas sin identidad. En la mayoría de los casos (con escasas excepciones y generalmente concentradas en la parte antigua) la ciudad carece de espacios públicos o elementos que caractericen cada una de la zona en la que está dividida y por lo tanto niega al habitante la posibilidad a identificarse y empatizar con ella. En realidad, la ciudad se ha convertido en una acumulación de iconos urbanos esparcidos por el territorio e independientes de la trama urbana, hasta el punto de representar incluso un modelo urbano en sí mismo. De ahí el centro comercial se haya convertido en el principal elemento caracterizador de los nuevos barrios Dubaitíes.

Las consecuencias de esta situación deben buscarse en el pasado inmediato de la ciudad. De ahí que haya que recurrir nuevamente a argumentos como la falta de conexión con la idiosincrasia local, la ausencia de agentes e instrumentos esenciales en la planificación urbana, la fuerte presión inmobiliaria o a la escasa demanda de la población local y temporal de otro tipo de morfología urbana.

21 Entendidos bajo la definición de *junkspace* de Koolhaas. Rem Koolhaas *Junkspace* (Macerata: Quodlibet, 2006).

22 Fenómeno similar al que está ocurriendo en Qatar al albergar el Mundial de Fútbol de 2022. Dos eventos que impulsaran conjuntamente la región.

23 Diseñado por la firma australiana URBIS. Government of Dubái, "Dubái 2020 Urban Master plan", <https://www.dm.gov.ae/wps/portal/businessinner?urlile=wcm:path:/DMContentEnglish/Home/Business/Planning+and+Construction/Dubai+2020+Urban+Master+plan1&mapping=businessinner> (consultada el 9 de diciembre de 2016).

#### 4. La crisis mundial y un nuevo modelo urbano

Dubái, como ya se ha mencionado, también sufrió las consecuencias de la última crisis financiera. Numerosos proyectos se pausaron y otros se paralizaron totalmente. No obstante, el nombramiento de la ciudad para hospedar la Exposición Mundial en 2020 ha provocado una nueva época de optimismo e inversiones<sup>22</sup>. Pero el periodo de estancamiento económico ahuyentó a ciertos especuladores inmobiliarios hacia mercados más atractivos y sirvió para reflexionar sobre un nuevo modelo de ciudad basado más en la calidad que en la cantidad. Y fruto de ello se aprobó en 2012 el enésimo y vigente plan urbano llamado "*Dubái 2020 Urban Masterplan 2020*"<sup>23</sup>.



[Fig. 8] Vista de la zona del *Downtown* de Dubái alrededor del *Burj Khalifa*.

Fuente: Emaar.

A primera vista este nuevo plan parece todavía mucho más ambicioso que los anteriores, sobre todo en términos cuantitativos, puesto que afecta a casi la totalidad de la superficie del emirato<sup>24</sup>. Sin embargo, su principal objetivo es recoger los resultados y fracasos de los planes anteriores e integrarlos en un nuevo documento más interesado en el uso sostenible y económicamente viable del suelo. De ahí que este nuevo plan, al contrario que los precedentes, incluya dentro de sus directrices ideas como “promover un sistema de espacios abiertos sostenible”, “facilitar las necesidades sociales” o “conservar los sistemas naturales”<sup>25</sup>.

No obstante, este plan también preveía la finalización de “ciertos” mega-proyectos que ya estaban en marcha, como los emblemáticos *Palm Jebel Ali* o *World Islands*, e incluso añadía algún proyecto que continuaba con la ideología anterior, como es el caso del *Dubái Creek Harbour* que alojará la torre de más de un kilómetro diseñada por el arquitecto español Santiago Calatrava. Aunque, como cabe esperar, en todas estas propuestas siguen primando los aspectos inmobiliarios y económicos por delante de la calidad urbanística y arquitectónica.

Pese a lo anterior, este nuevo plan también ha iniciado una serie de proyectos que resultan prometedores por el cambio de estrategia y objetivos. Es el caso de proyectos como el *Creative Community at d3*, el *City Walk* o *Jumerirah Central*. Estos nuevos proyectos, a diferencia de ejemplos anteriores que eran propuestas uniformes desde la escala al uso, se caracterizan por promover lugares de media densidad con usos mixtos, estar diseñados para una escala humana (con grandes áreas peatonales) y el deseo por controlar aspectos paisajísticos y sostenibles.

Es cierto que estos últimos proyectos no resuelven la problemática urbana que existe actualmente en Dubái, principalmente por su escaso número y dispersa situación dentro de la ciudad. E incluso, tampoco resuelven ciertas cuestiones urbanas inherentes a los propios proyectos, como su conexión con el resto de la trama urbana. Pero, sin lugar a dudas, estos últimos ejemplos suponen un punto de inflexión en la manera de afrontar el crecimiento urbano del emirato. Por primera vez el foco del diseño se sitúa en la calidad espacial del habitante, tanto urbana como arquitectónicamente, y no solo en resultados económicos. Y esto, en una

24 El nuevo plan incluye casi la totalidad de superficie del emirato desde una distancia de 12 millas náuticas hasta el límite territorial interior (contando con territorio urbanizado, sin urbanizar y desértico), aunque excluye la provincia de Hatta.

25 Dubái Municipality Plan Department, página web gubernamental, “Dubái 2020 Urban Masterplan. A Smart Approach to Sustainable and Competent Urban Planning for 2020 and Beyond”, <http://login.dm.gov.ae/wps/portal/home> (consultada el 10 de diciembre de 2016).



Ciudades y formas urbanas  
Cities and Urban Forms

RUBÉN GARCÍA RUBIO  
TIZIANO AGLIERI RINELLA

Impulsos urbanos. Apuntes para  
entender el presente y el futuro de  
Dubái

Urban impulses. Notes to understand  
the present and the future of Dubái

[Fig. 9] Plan urbanístico "Dubái 2020 Urban  
Masterplan 2020" de 2012.

Fuente: *Dubái Municipality*.



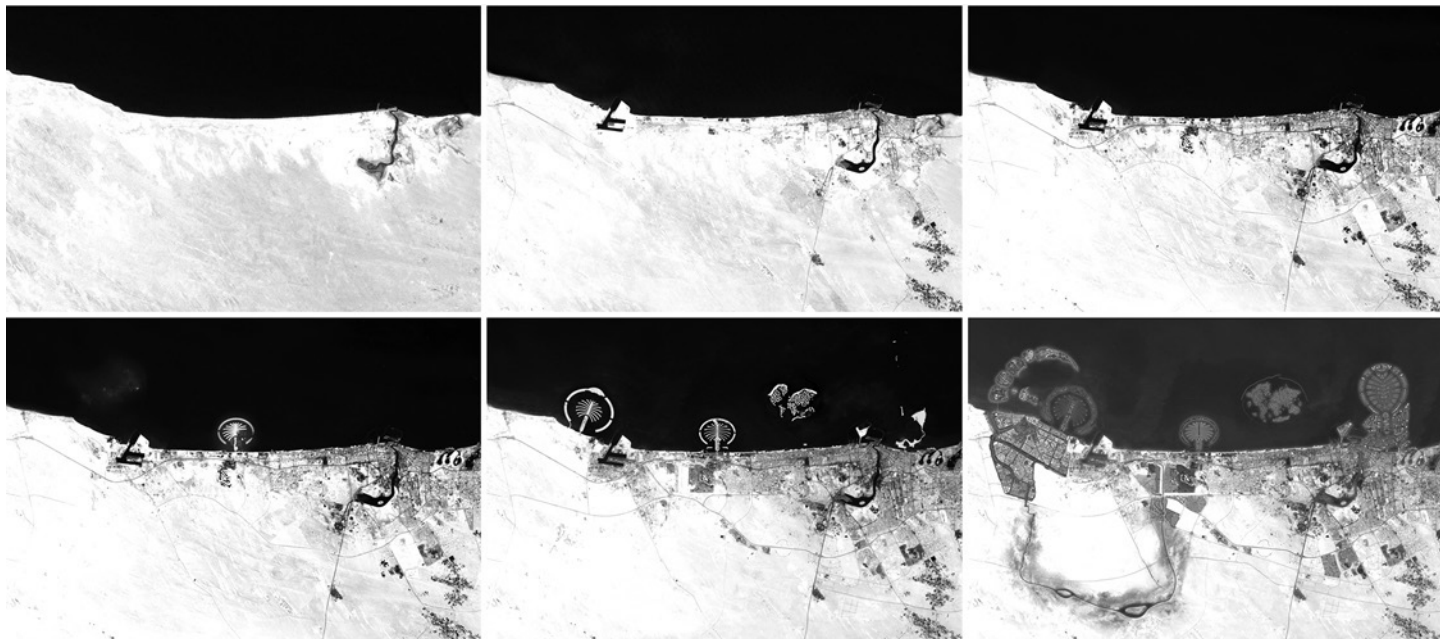
[Fig. 10] Imagen área de las promociones  
*Palm Jumeirah* y *World Islands*.

Fuente: NASA.



[Fig. 11] Imagen de la futura *Jumeirah Central*.

Fuente: *Dubái Holding*, <http://Dubaiholding.com/en/innovation/jumeirah-central>.



[Fig. 12] Secuencia del área de Dubái en 1970, 1990, 2000, 2005, 2008 y propuestas.

Fuente: Composición del autor a partir de imágenes de la NASA y Nakheel.

ciudad en continuo estado “en obras”, es un paso muy importante para construir un futuro más habitable.

## 6. Dubái, hacia una ciudad coherente y multipolar

En la actualidad Dubái se encuentra ante uno de sus más grandes retos, un reto que la permitirá encaramarse como una de las capitales del futuro o convertirse en uno de los más grandes cadáveres urbanísticos. Además, la brusca paralización de su desarrollo debido a la crisis financiera podría utilizarse favorablemente para fomentar un punto de inflexión. Lógicamente no se puede volver al pasado por lo que el futuro de Dubái pasa por aceptar el presente, con sus ventajas y desventajas. De ahí que, una vez analizada la realidad actual y los motivos que la han originado, se pueda establecer que Dubái debería combatir con dos situaciones diversas pero complementarias. Por un lado, re-definir el modelo urbano al que estaba abocado en las últimas décadas. Y por otro, solucionar las situaciones inacabadas e inconexas fruto del rápido crecimiento y brusca parada. Mirar al futuro y al presente al mismo tiempo.

Una posible estrategia para la redefinición de Dubái pasaría por entender su realidad actual y compararla con la existente a principios de 1950. En aquella época el emirato ansiaba encontrar sus propias señas de identidad de ahí que el gobierno asumiese rápidamente la modernidad occidental para crear y fundar sus instituciones e infraestructuras en un plan global para todo el territorio. Pero en la actualidad, Dubái ya cuenta con un modelo ampliamente definido (turismo, finanzas y comercio), unas instituciones básicas establecidas, una cada vez mayor y diversa comunidad financiera y económica<sup>26</sup> y una posición dentro del panorama internacional. Por ello, una de las principales aspiraciones debería ser la actualización y sintonización (si no creación) de las instituciones, instrumentos y el modelo urbanístico actuales tanto con su propia idiosincrasia como con los códigos internacionales (cultura, religión, legislación...). Así Dubái podría aspirar a convertirse en una ciudad global sin perder sus raíces y por lo tanto, en una ciudad coherente consigo misma<sup>27</sup>.

Al mismo tiempo, Dubái también debería solucionar la escala local. La búsqueda de la gran escala del emirato borró casi por completo su propia identidad y la escala humana. Por eso el actual Dubái es una mezcla de la ciudad árabe

26 Ya no es exclusivamente el jeque quien promueve las infraestructuras y desarrollos urbanos aunque siga participando en la mayoría de ellos.

27 El modelo anterior ha conducido a Dubái a convertirse en una suerte de Las Vegas en Oriente Medio. Aunque la comparación es inmediata, sobre todo si se siguen las ideas expuestas por Venturi, Scott Brown e Izenour en su famoso “Aprendiendo de Las Vegas” (1972), no deja de tener relevancia su mención puesto que ésta no solo es arquitectónica sino incluso socio-cultural y económica. Aunque el caso de Dubái resulta más paradójico puesto que ésta sí que contaba con su propia idiosincrasia como repetidamente señaló Harris en sus primeras propuestas urbanas.

28 Paradójicamente, los “lugares” más identificativos de la ciudad son los grandes almacenes que por definición son los espacios más genéricos y que mejor se adaptan a la definición de “No Lugar” de Augé. Marc Augé, *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity* (Nueva York: Verso, 2009).

y portuaria que fue en su día, con una “ciudad genérica” que se podría encontrar en cualquier parte del mundo. Una concatenación de “no-lugares”<sup>29</sup> o iconos desconectados entre sí por verdaderos vacíos que terminan configurando una gran fragmentación urbana a escala territorial. Por eso el objetivo de la ciudad sería re-orientar la dispersión urbana actual hacia una ciudad multipolar<sup>29</sup>. El primer paso sería entender la realidad de cada polo, posteriormente crear o consolidar el carácter urbano de cada uno de los mismos y finalmente diseñar una estrategia de conexión y unidad entre los todos ellos. Es decir, la transformación de “no-lugares” en “lugares”.

Así y todo, el principal cambio podría resumirse en la forma de entender la ciudad. En las últimas décadas la ciudad ha crecido mediante impulsos en forma de iconos ubicados en el territorio (*site development*) desconectados con los presupuestos urbanos o incluso, en algunos casos, construidos hasta antes que ellos. Por eso la actual Dubái parece más una suma de edificios independientes y autónomos que una ciudad unitaria dada la falta de entramado urbano. De ahí que el regreso al entendimiento de la ciudad como un complejo tejido con una jerarquía de vacíos y llenos, como ocurría en la ciudad tradicional árabe, se situó como un requisito indispensable para el futuro de la ciudad.

## Bibliografía

Aglieri Rinella, Tiziano. 2016. Learning from Dubái: Behind an urban show. En *Migration and the Built Environment in the Mediterranean and Middle East, CAUMME III – Contemporary Architecture & Urbanism in the Mediterranean and Middle East*, 207-215. Nápoles: Ermes Servizi Editoriali Integrati-DIARC Università degli Studi di Napoli Federico II.

AMO, ARCHIS, C-Lab, NAI y Pink Tank. 2010. City Reports. *Volume 23. Al Manakh 2*: 16-37.

Augé, Marc. 2009. *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Nueva York: Verso.

Elshehtawy, Yasser. 2009. *Dubái: behind an urban spectacle*. Londres: Routledge.

Gabriel, Erhard F. 1988. *The Dubái Handbook*. Ahrensburg: Institute for Applied Economic Geography.

Heards-Bey, Frauke. 1982. *From Trucial States to United Arab Emirates*. London: Longman.

Koolhaas, Rem. 2006. *Junkspace*. Macerata: Quodlibet.

Pacione, Michael. 2005. City Profile Dubái. *Cities* (June): 255-65.

Pietilä, Reima; Pietilä, Raili, 1983. Deira Sea Cornice international competition 1974, Dubái. *Arkkitehti* (1983:1):54, 86.

Ramos, Stephen J. 2010. *Dubái Amplified: The Engineering of a Port Geography*. Farham: Ashgate.

Reisz, Todd. 2015. Future Flyovers. Dubái in 1971. *Architectural Design* 233. (January-February): 100-105.

Velegrinis, Steven; Katodrytis, George. 2015. Drawing on sand. Cities in the making. *Architectural Design* 233 (January-February):72-79.

Venturi, Robert; Scott Brown, Denise; Izenour, Steven. 2016. *Aprendiendo de Las Vegas. El simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Barcelona: Gustavo Gili.

Dubái Holding. <http://dubaiholding.com/en/innovation/jumeirah-central> (consultada el 1 de diciembre de 2016).

<sup>29</sup> Por otra parte, este carácter ya existía en la parte antigua de Dubái al haberse formado ésta bajo tres núcleos diferenciados en torno al Creek.

Dubái Holding. <http://dubaiholding.com/en/innovation/creative-community-at-d3> (consultada el 1 de diciembre de 2016).

Dubái Municipality Plan Department. <http://login.dm.gov.ae/wps/portal/home> (consultada el 10 de diciembre de 2016).

Emaar. <https://www.emaar.com/en/media-centre/detail.aspx?itemId=tcm:130-95062> (consultada el 9 de diciembre de 2016).

*Government of Dubái.* <https://www.dsc.gov.ae/en-us>. (consultada el 2 de diciembre de 2016).

*Government of Dubái.* <https://www.dm.gov.ae/wps/portal/businessinner?urlile=wcm:path:/DMContentEnglish/Home/Business/Planning+and+Construction/Dubai+2020+Urban+Master+plan1&mapping=businessinner> (consultada el 9 de diciembre de 2016).

Ron Gluckman. Hong Kong of the Desert?. <http://www.gluckman.com/DubaiBiz.html> (consultada el 14 de abril de 2017).