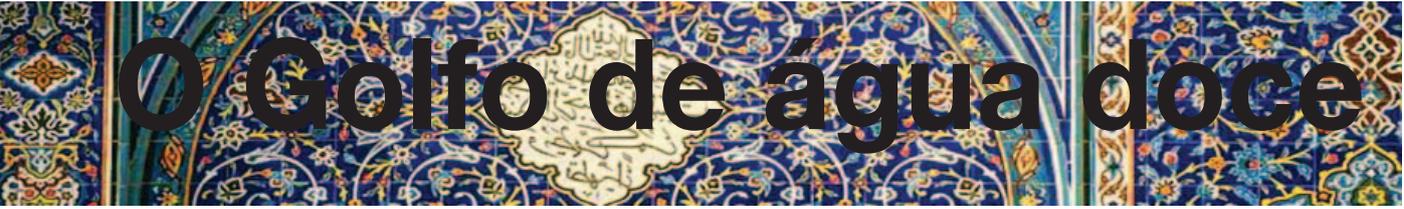


Luís Filipe Neves Silva Ferreira



# O Golfo de água doce

**Urbanismo nos Emirados Árabes Unidos**

006	Resumo_abstract	<b>1</b>		
008	Introdução	<b>2</b>		
	<b>Enquadramento</b>	<b>3</b>		
010	Geográfico e climático	3.1		
011	Histórico, até segunda metade do século XX	3.2		
014	Histórico, a partir da segunda metade do século XX	3.3		
	<b>Projectado na areia</b>	<b>4</b>		
018	A herança da cultura/cidade islâmica	4.1		
022	A arquitectura vernacular da região do golfo	4.2		
	<b>Uma súbita mudança</b>	<b>5</b>		
027	A expectativa generalizada	5.1		
029	Os primeiros anos pós-independência	5.2		
	<b>6</b>	<b>Construindo a cidade das 1001 noites</b>		
	6.1	A aposta no turismo e investimento externo		033
	6.1.1	O crescimento do sector hoteleiro e a adopção do resort		037
	6.1.2	O comércio como atracção. O mall como substituto da praça?		043
	6.1.3	As zonas-livres e a Manhattan Árabe		045
	6.1.4	O mercado imobiliário e o aparecimento do condomínio elitista		050
	6.2	A Miragem		057
	<b>7</b>	<b>A cidade Local/cidade Global</b>		
	7.1	Os habitantes dos E.A.U.		064
	7.2	Os locais e os temporários		065
	7.3	No caminho para a cidade Global		072
	<b>8</b>	<b>Recuando...a pensar no futuro</b>		078
		Bibliografia e fontes iconográficas		084

# 1. Resumo

A arquitetura e o urbanismo praticado em alguns países árabes têm revelado um sentido exponencial de crescimento e um grau de espectacularidade a que ninguém pode ficar alheio. Entre todos as nações da Liga Árabe, existe um país em especial badalado pelos seus feitos, especialmente nestes campos - os Emirados Árabes Unidos.

Com uma economia sustentada em grande parte pelos seus recursos petrolíferos e exercendo uma política de neutralidade face a todos os conflitos que povoam a sua vizinhança, esta federação constituída por sete emirados adquire a sua independência em 1971 e cedo toma o caminho do crescimento económico, potenciado pela sua riqueza em recursos naturais (petróleo e gás natural) e total abertura comercial com o resto do mundo.

Num intervalo de três décadas, o seu território vê-se dominado pela ânsia de dar a conhecer ao mundo a riqueza e potencial de um país, as suas cidades constroem-se a um ritmo frenético movidas pela ambição dos seus governantes na colocação dos Emirados Árabes no capítulo global.

A adopção de linguagem moderna nas suas cidades foi acreditada desde os primórdios da sua governação como um pré-requisito para o seu reconhecimento a nível mundial e também para a captação de investimento externo. Dubai, a cidade mais mediática, também conhecida como a cidade dos superlativos, torna-se num oásis para a captação desse investimento, livre de impostos e propiciando um estilo de vida familiar ao imigrante/turista ocidental, tolerando os seus vícios. Abu-Dhabi, a capital, afundada em recursos petrolíferos, tem um desenvolvimento mais contido numa primeira fase, juntando-se recentemente ao Dubai na megalomania projectual e abertura comercial.

Fazem-se hoje sentir as repercussões a nível social e ecológico de um ritmo de crescimento urbano exponencial baseado na adopção de linguagens arquitectónicas e urbanísticas alienadas do que é a realidade social e climática do país. Estratégias urbanas isentas de criticismo e mega-projectos com entrada garantida no livro do Guinness captaram a atenção do mundo, mas foram também os mesmos (e a estratégia política subjacente a eles) que contribuíram para o clima de segregação social que domina o território dos Emirados Árabes.

Seja no campo turístico ou no campo laboral, a economia e desenvolvimento dos Emirados Árabes foi desde sempre alimentada pela sua população imigrante. Hoje em dia, os imigrantes constituem cerca de 80% dos habitantes do país. A grande maioria vem em busca da fortuna sempre por um determinado período de tempo. Os Emirados Árabes adquirem assim um estatuto de país com uma demografia virtual – a população imigrante voltará à sua origem sem olhar para trás ao mínimo sinal de crise.

O contexto climático também foi descurado: o modernismo genérico que domina grande parte das cidades do país obriga a um gasto desmesurado de recursos – o excessivo dispêndio energético na refrigeração dos espaços e o extremo consumo de água que diversas estruturas requerem são factores que colocam os Emirados Árabes no topo da lista dos países com a maior pegada ecológica, sendo alvo de diversos alertas por parte da comunidade internacional.

Recentemente, há um sinal positivo no tratamento de todos estes assuntos pelo governo, reflectido por abordagens ao planeamento que contemplam a generalidade das suas cidades e das suas diversas camadas sociais, de estratégias porventura mais eficientes de diversificação da sua economia e de incursões sérias na utilização das energias renováveis.

Seguirão os Emirados Árabes Unidos no sentido da sustentabilidade do seu território e do seu regime?

# 1. Abstract

Both architectural and urban practices in some Arab countries have been revealing an exponential growing way and also a degree of wonder that no one can disregard. Among all nations in the Arab League, a country emerge from its great achievements, especially in those fields - the United Arab Emirates.

With an oil sustained economy and ruled by a neutrality stance facing all conflicts that happen in its neighborhood, this 7 emirates federation reclaims its independence in 1971 and soon takes the economic growing path, supported by its natural resources wealth (oil and natural gas) and total openness to the rest of the world.

In a timescale of three decades, its territory sees itself dominated by the desire to show the world its wealth and potential, its cities build themselves at a frenetic pace, moved by the ambition of its governors in placing the Emirates on the global scene.

The adoption of the modern language in their cities was believed since its ruling origins as a requirement for its worldwide recognition and so for the external investment catching. Dubai, the most mediatic city, also known as a superlative city, becomes an oasis for the catching of that kind of investment, tax free and providing a familiar lifestyle to the occidental expatriate/tourist, tolerating his vices. Abu-Dhabi, the oil soaked capital, has a more contained development at a first stage, only recently joining Dubai in the mega development and commercial openness phase.

Today, the social and ecologic echoes of an exponential urban growth pace based on the adoption of architectural and urban languages alienated from the social and climatic country's reality are being felt. Non criticized urban strategies and Guinness Book mega developments captivated world attention, but were also them (and their subjacent strategy) that contributed for the social segregation atmosphere that dominates the entire country's territory.

Both in the labor or touristic field, the United Arab Emirates economy and development was since its origins supported by the expatriate population sector. Nowadays, the expatriates constitute somewhat 80% of total country's population. The greater part comes in search for some wealth, staying always for a certain period of time. Likewise, the Emirates acquire a virtual demography condition – expatriate population will leave without looking behind at first sign of trouble.

The climatic context was also neglected, the generic modernism that rules great parts of these cities forces an unmeasured waste of resources – the excessive energetic spend on cooling spaces and the extreme water consumption that some structures require are components that place the Emirates on the top of the list of countries with the biggest ecological footprint, which leads to some alerts and reprehensions by the international community.

Recently, there's a positive sign on engaging all those issues by the government, shown by planning approaching that includes the city's whole and their different social layers, by probably more efficient economic diversification strategies and by serious incursions in the use of renewable energies.

Will the United Arab Emirates follow the path leading to its territory and regime sustainability?

## 2. Introdução

O presente texto será desenvolvido e expressamente elaborado pelo próprio no âmbito curricular referente à dissertação final de Mestrado Integrado do curso de Arquitectura na Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

A dissertação final de Mestrado Integrado aqui apresentada toma como temática principal o urbanismo no Médio Oriente, com especial ênfase no urbanismo nos Emirados Árabes Unidos.

Tendo o autor experienciado, a nível académico e, presentemente, laboral, situações em que lhe foi solicitado a planear e projectar para, respectivamente, os emirados de Abu-Dhabi e Ras-al-Khaimah, a escolha recaiu sobre este tema. A elaboração destes trabalhos fez crescer o entusiasmo pelas linguagens arquitectónicas e cultura locais e, acima de tudo, pelo assumir de linguagens novas derivadas do intercâmbio de culturas presentemente existente no Golfo Pérsico.

Como será explicado numa fase inicial da dissertação, a elaboração de um texto assumindo como base este carácter temático implica um estudo tanto da arquitectura tradicional do Médio Oriente, bem como uma contextualização histórica, política, económica e social dos Emirados Árabes Unidos.

Contudo, a principal fonte de estudo e discussão que aliciará e tornará interessante este ensaio será a influência ocidental no Médio Oriente. Falar de urbanismo no Médio Oriente é abordar um tema com características e contexto muito específicos e recentes. No que ao período histórico concerne, por exemplo, a abordagem incidirá entre o século XX até à actual situação.

Só é possível falar de urbanismo no Médio Oriente a partir da segunda metade do século XX. A descoberta do petróleo como principal fonte de riqueza desta região desencadeou nos seus governantes um desejo de desenvolvimento a todos os níveis.

Começa a “corrida” à modernização, com a importação dos cânones e linguagens arquitectónicas ocidentais: são encomendados planos e projectos a arquitectos europeus e americanos, que se estabelecem na região do Golfo Pérsico, os quais se deparam com uma situação completamente nova – um deserto, um vazio, pleno de potencialidades, mas também com várias condicionantes a que seria preciso atender.

É neste clima de novidade e troca de culturas e experiências que se desenvolvem os Emirados Árabes Unidos, um país costeiro situado na península Arábica, que a partir da segunda metade do século XX começa o seu desenvolvimento económico e urbano, que se exponencia a partir dos anos 90, observando-se uma explosão demográfica fruto de um desenvolvimento sem precedentes.

As cidades dos seus sete estados crescem da noite para o dia, como um oásis, uma miragem, em que os principais intervenientes são os arquitectos ocidentais, quais profetas para os governantes, sendo que também estes últimos têm um papel activo no planeamento das suas cidades.

Nestas cidades, estão patentes vários aspectos, sendo que entre os mais importantes se destacam o sentimento de ambição de um país que sente que o seu território possui todas as características para se poder tornar um território de referência para o mundo inteiro, apostando primordialmente no turismo, com as suas já mundialmente conhecidas ilhas artificiais, mas também recentemente

empenhado na cultura e na educação da população local.

Tudo isto acontece numa civilização que não há mais de século e meio era nómada.

A presente dissertação pretende ser uma reflexão, um pensamento crítico sobre o desenvolvimento urbano frenético desta região, sobretudo do país Emirados Árabes Unidos, onde empresas multinacionais e arquitectos de nível mundial desenvolvem projectos, onde, uns mais e outros menos, procuram o meio-termo entre um modernismo global e um sentimento e uma linguagem árabes, prevalecendo a incerteza sobre o que significa ao certo esta última, na certeza porém de que o factor que prevalece sempre é a rápida e exponencial construção das suas cidades.

Os objectivos a que me proponho na minha reflexão vão no sentido de: inicialmente, descobrir como todo este processo começou e quais foram os seus intervenientes, numa análise histórica mas sempre com uma abordagem crítica; qual a situação actual, socorrendo-me, para além da bibliografia (actualmente em consulta) de periódicos locais aos quais tenho acesso, actualizando em tempo real e até ao fim do período da dissertação as novidades que sejam pertinentes de incluir na mesma; analisar todo este crescimento, questionando factores como a importação directa das linguagens arquitectónicas e urbanísticas ocidentais para um contexto cultural, político e geográfico diverso, a alteração da estrutura urbana e o seu impacto na estrutura social e consequente implicação em toda a estrutura do país; por fim, fazer o balanço de toda esta situação e retirar consequências (negativas e positivas) de uma tão rápida explosão urbana, tentando mesmo apontar soluções a aplicar futuramente (pesquisando em projectos já existentes), numa tentativa de averiguar uma possível correcção das situações negativas, cujos principais factores se centram na insustentabilidade dos projectos, no impacto menos positivo para o meio ambiente e na sua contribuição para um clima social que peca pela segregação.

## 3. Enquadramento

### 3.1 Geográfico e climático

22°50'/26° LAT 51°/56°25' LON

O território dos Emirados Árabes Unidos é situado no sudoeste asiático, ocupando um território de cerca de 77.700 km<sup>2</sup> no litoral nordeste da península arábica, crescendo para o seu interior e delimitado da seguinte forma: as suas regiões costeiras encaram a norte o Golfo Pérsico e a este o Golfo de Omã; o país faz uma fronteira de 530 km com a Arábia Saudita a oeste e a sul, e uma fronteira de 450 km com Omã a sudeste e a nordeste, com uma pequena porção de território pertencente a Omã nesta última (península Musandam); faz também uma fronteira de cerca de 19km com a península do Qatar a noroeste.

A área exacta do país não é conhecida com precisão, pois vários conflitos fronteiriços ainda estão por resolver, nomeadamente junto ao oásis de Liwa, na fronteira com a Arábia Saudita, na fronteira a sudeste com Omã e nas várias ilhas que se espalham pelo Golfo Pérsico, alvo também de disputas com o Qatar e o Irão. O país está distribuído por sete emirados, sendo o maior Abu-Dhabi, também capital, com uma superfície de 73.000 km<sup>2</sup>, representando 87% da área total do país. O Dubai é o segundo maior emirado, com uma área de 3.900 km<sup>2</sup>.

Os Emirados Árabes possuem cerca de 650 km de costa natural, sendo esta muito recortada e suas águas de baixa profundidade. Rodeada de pequenas ilhas e recifes de corais, a costa apresenta algumas extensões de terrenos incrustados de sais minerais, os *sabkhas*.

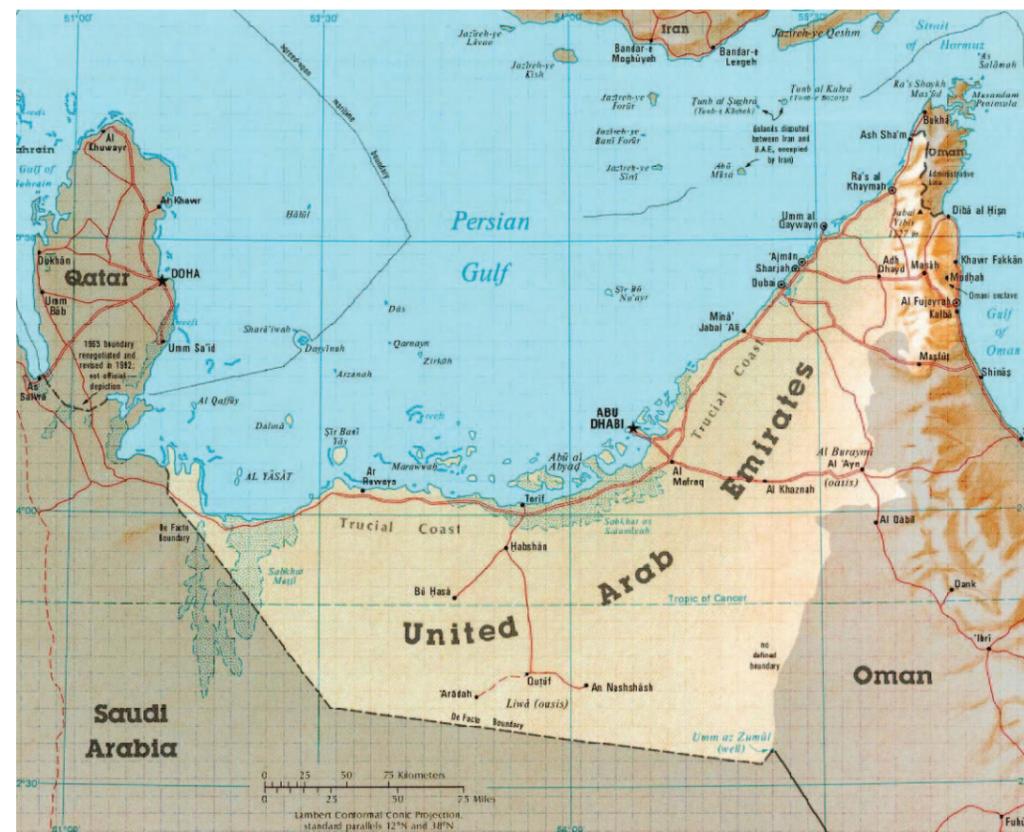
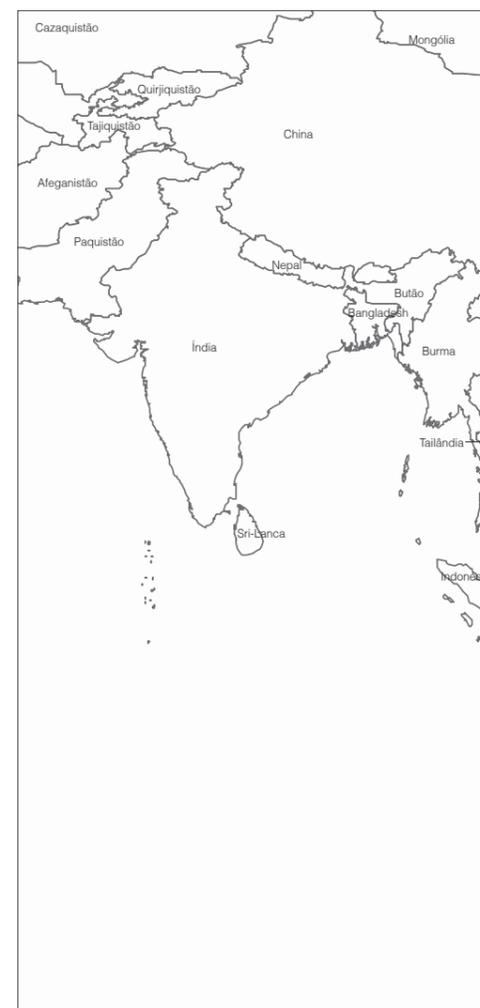
Para o seu interior, o país conta com um território na sua maioria plano e arenoso, marcado por dunas de pequena altitude a sul e oeste de Abu-Dhabi. As excepções a esta condição encontram-se nos dois principais oásis da região – o *Liwa*, já mencionado, e o *Al-Buraymi*, 100km a nordeste deste – que, com a presença de água no seu subsolo, revelaram-se pontos estratégicos para o estabelecimento de diversas comunidades auto-suficientes a nível agrícola. Em termos altimétricos, a cadeia montanhosa da *Hajar* (tradução – montanha de pedra) marca uma paisagem árida e recortada a nordeste, este e sudeste dos Emirados (começando a norte pela península Musandam e desenvolvendo-se para sul até ao interior de Omã, passando pelo território pertencente aos Emirados Árabes), atingindo altitudes de 1300 metros em alguns locais.

O clima é tipicamente desértico, contando com temperaturas elevadas e precipitação escassa. Na estação quente, as temperaturas costeiras podem atingir os 50°C e a humidade relativa os 50 e 60%, embora nos últimos meses de verão estes valores possam ocasionalmente subir devido à acção de um vento húmido de sudeste conhecido por *sharqi*. Para o interior, as temperaturas ascendem os 50°C no verão e a humidade relativa é de 20%. A região montanhosa tem um clima mais fresco devido à sua altitude, muito embora também seja uma zona árida. No inverno, a média das temperaturas mínimas nas regiões costeiras ronda os 10 a 14°C.

Quanto à precipitação, a média anual na zona costeira não ultrapassa os 110mm. Porém, em algumas regiões montanhosas pode chegar aos 350mm, enquanto que no interior desértico a oeste não ultrapassa os 50mm. A chuva no litoral acontece em pequenos períodos de tempo mas com intensidade, de tal forma



mapas mundo com a localização do território pertencente aos Emirados Árabes (em cima) e países vizinhos (em baixo)



mapa dos Emirados Árabes Unidos com principais localizações, limites geográficos e nomes das ilhas

que origina muitas vezes a inundação dos *wadi*, vales com depósito de água no seu subsolo, que transbordam com a precipitação. A região está também sujeita a ocasionais tempestades de areia, que reduzem de forma significativa a visibilidade.

### 3.2 Histórico, até segunda metade do século XX

A história da região do Golfo pode ser repartida, na sua etapa mais longínqua, pelos séculos que precederam a chegada do islamismo e, após sua chegada, a agitação promovida pelos povos europeus colonizadores e impérios árabes. Não sendo centro de nenhum império ou potência mundial, a região costeira e território interior hoje pertencente aos Emirados Árabes viu-se sempre no meio de uma disputa acesa entre forças políticas e económicas locais e mundiais pela regência do território.

Vários séculos antes de Cristo, e mais ainda antes de Maomé, uma primeira ocupação é destacada através de relatos de tribos nómadas que povoavam a terra e que constituíam, junto à costa ou mais para o interior desértico, pequenas civilizações. A *Dilmun* é uma delas e escritos sobre ela datam de 1370 a.C., porém acredita-se através de inscrições Sumérias em argila que o aglomerado remonta ao quarto milénio a.C. Na sua história “mais recente”, a cidade insere-se no período da antiga Mesopotâmia como sobretudo um posto de trocas numa localização incerta entre as ilhas do Bahrain, a península do Qatar e Omã, sob a administração da Babilónia. *Dilmun* terá caído sob domínio do império Assírio em 709 a.C.

Após *Dilmun*, a costa sul/sudoeste do Golfo terá sido dominada pelo que foi o centro do “reino árabe” durante cerca de nove séculos, a cidade de *Gerrha*.

Por volta do ano 300 d.C., *Gerrha* sucumbe, conquistada pelo poderoso império persa Sassânida. Sob o seu domínio estavam os territórios do actual Irão, Iraque, Arménia, sul do Cáucaso, parte da Turquia, sudoeste da Ásia Central, parte oeste do Afeganistão, partes da Síria e claro, as regiões costeiras da península Arábica e o Golfo Pérsico.

Este império destacou-se por ser o mais importante período histórico na formação da cultura persa, da qual a maioria dos traços abarca também a cultura dos Emirados Árabes.

Sob a orientação do profeta Maomé durante o século VII surge uma nova religião, a religião islâmica, que posteriormente se tornará a segunda maior religião do mundo (em número de fiéis). A “boa nova” tem origem na cidade de Mecca (território da Arábia Saudita) e expande-se numa primeira fase para Oriente, fazendo desaparecer impérios (o Sassânida logo em 651) e convertendo um cada vez maior número de devotos.

É o início de uma nova etapa a nível mundial, o Islão traz uma nova cultura e forma de encarar a vida que se repercute a nível arquitectónico e urbano. O território dos Emirados Árabes foi, como se pode observar no mapa, um dos primeiros a ser conquistado e assim, a adquirir uma herança mista entre a cultura persa e as novas concepções espaciais e artísticas provenientes da doutrina islâmica, nesta fase.

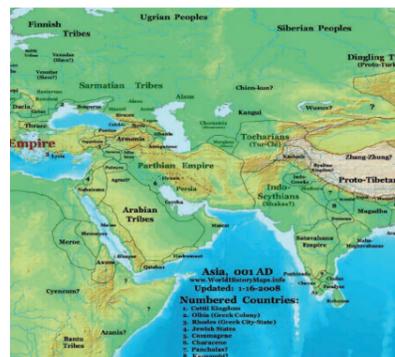
Como é sabido, o império romano estava em declínio por esta altura. No espaço de pouco mais de um século, a civilização islâmica expande-se invadindo as costas do Mediterrâneo e instalando-se até à Ásia Central, tornando-se numa das mais avançadas do mundo durante a Idade Média.

Na união e o empenho entre alguns países europeus cristãos em reconquistar os seus territórios através das famosas Cruzadas, na crescente urbanização da Europa, no seu reavivar intelectual e expansão militar estavam as condições para que uma nova etapa chegasse. Nesta, os povos europeus reassumiam-se como os mais evoluídos cultural e tecnologicamente.

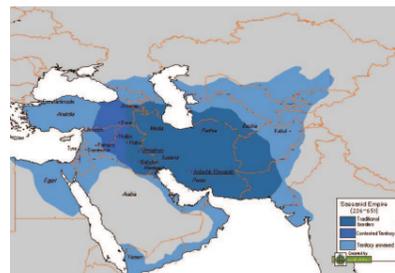
Durante o século XIV, surge uma nova vaga de imperialismo motivada por este renascimento a todos os níveis. Países europeus como a Inglaterra, França, Portugal e Espanha partem para a exploração e descoberta marítima na Idade dos Descobrimentos, sendo que os países ibéricos são os primeiros a partir para a aventura. Como consequência dos Descobrimentos, há uma busca pela expansão económica dessas novas potências europeias através da colonização.

O território dos Emirados Árabes Unidos, por esta altura dominado pelo império Otomano (com capital na actual Turquia) passa a ser governado por Portugal durante cerca de 150 anos após a estratégica conquista do Bahrain em 1521. Nestes anos, a supremacia portuguesa no Golfo Pérsico era incontestada, bem como no oceano Índico. Aos portugueses interessava-lhes nesta região o mercado das pérolas. Porém, logo em 1602 o império persa que sucede ao Sassânida, a dinastia *Safavid*, expulsa os portugueses do Bahrain. Poucos anos depois, a cidade de Ormuz, também colonizada por Portugal, foi conquistada pelo império Persa, com ajuda dos ingleses, que estariam cada vez mais interessados no mercado das pérolas e na rota da seda.

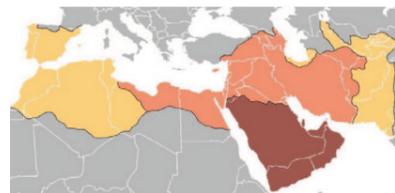
Na segunda metade do século XVIII, com a supremacia comercial inglesa no oceano Índico, a jornada portuguesa estaria acabada no Golfo Pérsico, dando agora lugar à competição entre o império Britânico e os árabes pelo domínio da



localização cidade de Gerrha, ocupado o actual território dos Emirados Árabes e suas imediações mais próximas



abrangência do império Sassânida



fases da expansão muçulmana:  
vermelho escuro\_expansão de Maomé (anos 622-632);  
vermelho claro\_expansão sob a regência do califado Rashidun (632-671);  
laranja\_expansão sob a regência do califado Omiadas (661-750)

região. A partir de 1763, após o domínio total sobre o comércio na Índia (pois tinha saído vitoriosa da luta com a França pela supremacia na costa leste indiana), a Inglaterra assume um domínio político sobre o Golfo Pérsico.

Por esta altura, o território dos Emirados Árabes possuía naturalmente uma organização tribal alheia do que se passava numa escala mais ampla. A tribo *Bani Yas* dominava até à península do Qatar e também para o interior do território. Para leste, desde Sharjah até Ras-al-Khaimah, dominavam os *Qawasim*. Estes últimos viriam a ser problemáticos para a regência inglesa - navios mercantes da Companhia Inglesa da Índia do Leste eram frequentemente alvo de saque pelos piratas dos *Qawasim*.

Este problema só é resolvido através da intervenção da própria Marinha Real Britânica, que em 1820 trava combates em Ras-al-Khaimah e consegue repor a ordem na região a seu favor. De pronto, seguiram-se negociações de “tréguas marítimas” entre ingleses e *Qawasim*. Nas décadas de 1830 e 1840 destacam-se as tensões entre os dois principais emirados – governo do Sheikh Khalifa, de Abu-Dhabi, tenta conquistar o Dubai, que tinha declarado a sua independência, os *Qawasim* vêm no auxílio do Dubai - que originaram guerras tribais e um novo tratado de tréguas. O domínio britânico começava então a exprimir-se a nível local, impedindo, com o novo tratado (1835), o confronto marítimo entre facções rivais.

Em 1840 há ainda uma tentativa de repartir o Dubai - *Bur Dubai*, lado oeste, para o governo de Abu-Dhabi, Deira, lado este, para os *Qawasim* – que não resultou, visto que este emirado já tinha adquirido bastante autonomia e assumido a sua independência. O governo do Dubai tenta nestes anos melhorar as suas relações com Abu-Dhabi, esforço infrutífero até à morte do Sheikh Khalifa, em 1845, e ascensão ao poder do seu irmão, Sheikh Said Bin Tahnun, que era um apoiante da causa do Dubai – dá-se finalmente a aliança económica e militar entre Abu-Dhabi e o Dubai.

Neste clima de crescente entendimento entre os Estados de Trégua, surge um novo tratado de “tréguas perpétuas” em 1853, que revalida o anterior e vigora por mais de um século. Em 1892, os Estados de Trégua tornam-se definitivamente sujeitos ao protectorado britânico.

A perda do domínio territorial dos Emirados Árabes poderia significar para o império Britânico o enfraquecimento do seu comércio com a Índia, por isso este tratado, que assegurava a protecção dos Estados de Trégua via terra e mar, veio também impor um cada vez maior controlo da Inglaterra sobre os seus negócios estrangeiros. Novas cláusulas, como a proibição de entrar em acordos com governos estrangeiros que não o Britânico, o impedimento de visitas de outros países ao seu território que não a Inglaterra e a proibição da venda ou hipoteca de qualquer parte do seu território a não ser a agentes políticos britânicos procuravam minimizar os interesses e investidas da França, império Otomano, Alemanha e Rússia na região.

A riqueza económica dos Estados de Trégua nos finais do século XIX estava exclusivamente concentrada no mercado das pérolas e no comércio a ele associado (construção de barcos, fabrico de cordas). O comércio florescia particularmente no Dubai, cujo porto passa a ser em 1901 isento de taxas alfandegárias, numa atitude oportunista por parte do seu governante, que via as mesmas taxas a serem aumentadas no porto de *Lingah*, na Pérsia. O Dubai acolhe pela primeira vez mercadores imigrantes, demonstrando desde esta data a sua atitude de abertura comercial.

Como importantes antecedentes económicos do que se passará após a desco-

berta do petróleo surgem as primeiras taxas ou impostos pagos pelos ingleses pela exclusividade da utilização do território dos Emirados no que toca ao tráfego aéreo. As taxas atribuídas pelo reabastecimento dos aviões ingleses em solo árabe constituíam uma parte dessa retribuição económica, sendo que o outro factor de remuneração seria a recusa por parte dos governantes locais em permitir a instalação de companhias petrolíferas americanas no território. Embora ainda não houvesse prova da existência de petróleo na região, os ingleses jogavam pelo seguro também neste campo.

Atribuídos aos Sheikhs, estes pagamentos entravam directamente para o seu cofre pessoal, não sendo alvo de uma distribuição pela população. Nas décadas de 1930/40, motivada pela crise económica global e pela recessão no mercado das pérolas (devido à ascensão das pérolas cultivadas no Japão), a população local começa a questionar as políticas dos seus Sheikhs, exigindo a distribuição dessa riqueza.

Em 1938, o Dubai foi o centro de uma revolta dos mercadores contra o seu governante, Sheikh Said Bin Maktum. Cerca de 400 homens liderados por famílias com influência na cidade exigiam que a gestão económica fosse feita pela comunidade, em prol de melhores condições sociais e aceleração económica. Esta “onda democrática” surge com planos para a criação de um conselho municipal, um sistema de segurança social para os idosos e a reivindicação de que a eleição dos oficiais do porto não fosse feita pelo Sheikh, mas sim por uma assembleia de representantes do Estado.

Este primeiro movimento acaba por se dissolver, pois não interessava nem ao Sheikh nem ao governo Britânico. Porém, ano após ano, é cada maior a campanha e a propaganda da “causa árabe” nesta região. Cada vez mais presente, um sentimento de nacionalismo invadia o mundo árabe, quer através do movimento *Wahabbi*, que tentava livrar o Golfo Pérsico das influências anti-Islâmicas, quer pelas notícias que chegavam do Egipto, onde um clima de instabilidade económica se instaurou depois da 2ª Grande Guerra e levou a confrontos pelo fim da permanência inglesa no país.

### 3.3 Histórico, a partir da segunda metade do século XX

Após a Segunda Grande Guerra, o presidente Gamal Abdul Nasser, líder egípcio, foi uma personagem fulcral na ascensão do nacionalismo árabe. O canal Suez, no Egipto, era um importante ponto de passagem para o comércio britânico no oriente. Ao nacionalizar o Canal Suez, Abdul Nasser contesta a presença inglesa na região. Num clima de pós-guerra, o líder do Egipto temia pela segurança do seu território, e, para defender a independência e estabilidade do país, ordenou a retirada de todas as potências coloniais europeias do Egipto em 1951.

Esta ordem, não acatada pela Inglaterra, pois existia um tratado desde 1936 que lhe concedia a utilização do canal por vinte anos, gerou uma escalada de violência e manifestações contra a presença britânica no país. Com isto, o Egipto e a recentemente formada Liga Árabe (1945), que entravam no Golfo quer através da imprensa quer através dos professores que leccionavam nas escolas do Dubai (na sua maioria egípcios, sírios, libaneses e iraquianos com uma visão nacionalista), exerciam uma maior influência nos Estados de Trégua do que o protectorado britânico.

Após a entrada na década de 1950, o sentimento nacionalista nos Estados de Trégua ganhou corpo através da Frente Nacional do Dubai, uma aliança entre cidadãos do Dubai que visava a minimização do poder dos agentes britânicos nos assuntos políticos referentes aos Estados de Trégua, bem como a redução da influência dos mercadores não-Árabes na cidade.

A Frente Nacional do Dubai revelava-se cada vez mais determinada nos objectivos que perseguia e as suas investidas, cada vez mais violentas após a crise no canal Suez, fugiam progressivamente ao controlo do novo governante do Dubai, Sheikh Rashid, que toma posse em 1958. Cânticos nacionalistas ecoavam nas ruas e escolas da cidade, os mercadores indianos e persas eram ameaçados, as casas dos agentes britânicos eram incendiadas.

A par desta situação, outros conflitos surgiam no contexto das disputas fronteiriças com a Árabia Saudita (o oásis Buraimi, 1955) e com Omã.

A situação deteriorava-se ano após ano, até que na entrada da década de 1960 o agente político britânico discute um plano com a família real onde são introduzidas medidas destinadas a controlar estes tumultos. Para além do reforço das forças de segurança locais, houve um sério investimento na educação (a remoção dos problemáticos professores nacionalistas das escolas) e na reorganização dos tribunais.

Estas estratégias revelam-se suficientemente eficazes num contexto em que se dão as primeiras exportações petrolíferas e conseqüentemente um aumento na riqueza, sobretudo no Dubai. Abu-Dhabi, que descobre o petróleo mais cedo, em 1958 (o Dubai em 1966), não tem inicialmente um caminho de imediato desenvolvimento, devido ao conservadorismo do seu governante. Porém, em 1966, o Sheikh Zayed assume o poder em Abu-Dhabi e, pela primeira vez, o petróleo é exportado em quantidades comerciais.

O território dos Emirados Árabes via-se finalmente no caminho da prosperidade económica e com isto cresce o interesse de poderes como o da União Soviética pelo território e conseqüentemente as preocupações britânicas pela manutenção da região. Uma das soluções inglesas passava pela possibilidade dos Estados de Trégua se tornarem uma federação, de forma a melhorar a segurança colectiva.

Por sua vez, a Liga Árabe, em 1964, também teria planos para que os Estados de Trégua se transformassem numa federação árabe independente apoiada pela primeira, rompendo com o tratado de 1835 e com a condição de protectorado britânico.

Por esta altura já existiam estruturas políticas, militares e económicas a nível colectivo entre os Estados que estariam de prevenção para a eventual passagem destes a federação. As relações internacionais e os assuntos internos começavam a ser tratados pelos governantes. O menor sufoco político por parte do protectorado Britânico começa a ser visível devido ao receio de adesão à proposta de independência da Liga Árabe, que teria sido vista como uma opção bastante válida entre a população.

A formação de um Conselho dos Estados de Trégua (a meio da década de 1960) com objectivos a nível colectivo e dirigido rotativamente pelos governantes de cada Estado e a criação de um Fundo de Desenvolvimento dos Estados de Trégua, se bem que suportado em grande parte pelos ingleses, marcam uma viragem, um período de transição que indicava um caminho certo para a independência.

O protectorado britânico, cada vez mais insustentável no Golfo, motivado não só

pela oposição local mas também pela deterioração das condições económicas da Inglaterra na época, vê-se em 1967 com um fim próximo. Um comunicado de Londres ordena a retirada total inglesa do território num período de quatro anos.

Assim, os tratados com a Inglaterra de protectorado foram substituídos por “tratados de amizade”. As primeiras reuniões com vista à formação da federação tiveram lugar em 1967 entre os governantes do Dubai e Abu-Dhabi. Em 1968 um importante e mais abrangente encontro no Qatar reuniu pela primeira vez os líderes dos futuros sete emirados mais os do Bahrain e Qatar, na primeira sessão do Conselho Supremo de governantes.

Em 1969 uma outra sessão dava já como certa a integração do Qatar e Bahrain na federação árabe. Todavia, no último momento estes dois estados acabam por não se integrar no processo. O Bahrain pretendia melhorar as suas relações com o Irão, porém, relações próximas com os emirados de Sharjah e Ras-al-Khaimah não ajudavam nas mesmas, uma vez que estes emirados disputavam alguns territórios com o Irão. O Qatar receava subordinar-se a Abu-Dhabi e ao seu poderio petrolífero. No verão de 1971 o Qatar e o Bahrain proclamaram a sua independência.

Pelo final do ano, os governantes de Abu-Dhabi e Dubai juntam-se novamente com a finalidade de prepararem uma constituição federal provisória, tendo esta como pano de fundo a constituição inglesa. A proposta é apresentada aos governantes dos outros cinco emirados.

O dia 2 de Dezembro de 1971 marca a data da independência e formação dos Emirados Árabes Unidos, uma monarquia federal constitucional inicialmente composta por seis estados (Ras-al-Khaimah atrasa a sua adesão à federação por um mês), presidida pelo Sheikh Zayed e com capital em Abu-Dhabi.

Os Emirados Árabes criam em 1973 a sua própria unidade monetária, o dirham, e são reconhecidos desde logo por organizações como as Nações Unidas e a Liga Árabe (1972) e países em todo mundo.

**primeira reunião do Conselho Supremo da Federação após a adesão de Ras-al-Khaimah  
Fevereiro de 1972**



## 4. Projectado na areia

### Introdução

O título atribuído ao presente capítulo surge num sentido um pouco sarcástico para o esquema projectual adoptado nas cidades dos Emiratos Árabes Unidos desde a sua independência. De facto, na leitura de alguns relatos de episódios entre arquitectos britânicos e governantes locais, o título pode mesmo ser levado à letra – “o Sheikh Zayed desenhava na areia com uma vara dos camelos” – confirmando uma confiança cega nos arquitectos ocidentais para posteriormente desenvolverem os projectos mediante os seus padrões.

É a partir deste ponto que o mundo moderno ocidental e respectivas linguagens urbana e arquitectónica tomam conta dos Emirados Árabes.

Descartadas pelos actores que trouxeram o movimento moderno até ao país, as concepções espaciais e urbanas inerentes à filosofia islâmica, que está presente em 76% da população emiratense, e a arquitectura vernacular da região perderam-se em decorativismos despropositados e modelos espaciais descontextualizados.

A presente aproximação é uma pesquisa à essência da cidade árabe e das soluções arquitectónicas tradicionais da região. É de salientar o facto de que o capítulo se desenrola em dois registos distintos.

Um diz respeito a factos reais e comprovados de sistemas tradicionais, que deram respostas arquitectónicas eficazes no contexto do território dos Emirados Árabes. Desde os sistemas milenares de irrigação, passando pelas residências com torres de vento até aos palácios-fortes dos governantes locais, uma panóplia de sistemas construtivos e soluções arquitectónicas são abordados no âmbito da arquitectura vernacular do Golfo Pérsico.

O outro registo incide sobre factos que derivam do estudo da cultura islâmica, tão presente no país, que porém não desfrutou no contexto físico do seu território das mesmas repercussões que são visíveis nas chamadas “cidades históricas muçulmanas”<sup>1</sup>. Entre as mais importantes destacaram-se Mecca, cidade berço da religião islâmica, Damasco, primeira capital dos califas Omíadas, Bagdad, capital do posterior império Abássida e outras cidades históricas como Fez, Aleppo, Cairo e Medina. Com uma concepção urbana única, adequada às crenças da sua população e ao seu contexto climático, a cidade islâmica constitui uma valiosa herança da qual poderiam ser retirados bastantes ensinamentos.

Esta primeira aproximação à arquitectura da região do Golfo constitui um desvio essencial da abordagem posterior ao país dos Emirados Árabes, já inserida na lógica da entrada do modernismo e do mundo ocidental, que negligencia, na fatia maior destas quatro décadas de história, a potencialidade das soluções tradicionais.

Recentemente, com a (re) consciencialização da riqueza destes sistemas, sobretudo da sua percepção como ecológicos e ao mesmo tempo melhor adaptados às condições climáticas da região, são cada vez mais populares as experiências recorrendo à sua verdadeira lógica. Presentemente, são feitos ensaios que consistem em reinterpretações desta arquitectura vernacular, porém adaptados às exigências contemporâneas (ver capítulo 8).

---

1 – “Urban Form in the Arab World”

## 4.1 A herança da cultura/cidade islâmica

Embora não existam, até à data, vestígios da passagem da cidade islâmica histórica em todo o seu esplendor no território dos Emirados Árabes, a sua cultura e civilização (como já se constatou no capítulo 3) estão presentes na península arábica desde a dinastia Omíada (610-750 d.C.), correspondente ao tempo de vida do profeta Muhammad (Maomé) e seus primeiros sucessores.

A cultura islâmica é como se sabe fundada nas leis da religião muçulmana, enunciadas por Muhammad na cidade de Mecca. Ao contrário de Jesus Cristo, Muhammad não é o “filho de Deus” mas apenas um transmissor de uma mensagem divina. O islamismo é uma doutrina espiritual, a lei islâmica descarta a lei romana (que é a base do nosso sistema judicial) pois ela é completamente fundada na religião.

Posto isto, todas as formas de expressão artística na cultura islâmica, entre as quais a arquitectura, são relativas à sua doutrina religiosa. A arquitectura islâmica, embora apropriando algumas tipologias e conceitos da arquitectura romana, helenística, bizantina e sassânida previamente estabelecidas, surge como uma nova unidade formal e como “materialização e manifestação da percepção da verdade universal pela sua religião”<sup>1</sup>.

A religião islâmica traduz um desejo colectivo de seguir um determinado estilo de vida por ela regulado e encaminhado, patente nos seus cinco pilares da fé - a afirmação da fé; a oração cinco vezes por dia; a “doação da alma”, uma espécie de taxa religiosa para sustento da comunidade; o mês de jejum diurno do *Ramadan* e a peregrinação (pelo menos uma vez) à cidade sagrada de Mecca – e pela ênfase dada à comunidade e preocupação pela harmonia social.

Pela aceitação geral dos crentes em seguir esta concepção de vida baseada numa lei religiosa que abrange todos os pontos da vida social, as cidades muçulmanas dispensam, na sua concepção original, as instituições de governação e justiça presentes nas civilizações ocidentais. Há uma redução nas tipologias de edifícios, sendo que o mais importante edifício na cidade muçulmana seria a mesquita de sexta-feira (nome relativo à oração geral mais importante da semana, às 00h do referido dia) onde as funções religiosas, políticas e sociais se concentram num único espaço. A mesquita de sexta-feira é o mais importante local de encontro da cidade muçulmana, muito mais do que uma simples estrutura religiosa.

A mesquita abraça o mercado (*súk*), constituindo o principal conjunto arquitectónico da cidade. Nas suas imediações, as zonas residenciais agrupam-se, refugiadas do reboliço da vida pública e voltadas para o seu interior, porém perfeitamente integradas no tecido homogéneo da cidade.

O sagrado nas cidades muçulmanas surge por todo o aglomerado urbano como um todo. A cidade cresce numa matriz orgânica, de acordo com o sítio, os recursos económicos e materiais, os edifícios agrupavam-se e compunham-se de uma maneira natural em estruturas homogéneas. Enquanto a arquitectura tende para um carácter contínuo, com edifícios de diferentes funções agrupados sucessivamente, na sua análise interna a cidade apresenta uma série de compartimentos celulares e contidos em si mesmos, de modo a criar uma atmosfera privada e protegida quando necessário.

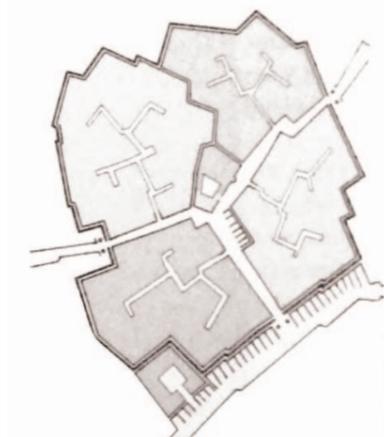
O edifício residencial em pátio é o perfeito exemplo de como a arquitectura deveria proteger o utilizador do clima e ao mesmo está de acordo com uma religião



vista aérea da cidade de Fez, em Marrocos, onde se pode distinguir a mesquita perfeitamente integrada no conjunto urbano



rua principal de um núcleo residencial também em Fez, com um portão que conduz a um beco semi-privado de acesso às habitações

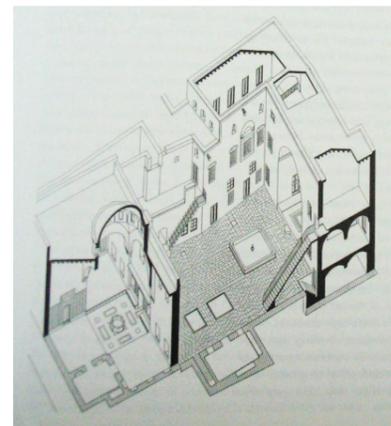


esquemas em planta de núcleos residenciais tipo das cidades muçulmanas, mostrando a hierarquia e gradação dos espaços, do público para o privado. o espaço da rua ramifica-se para becos semi-privados que possibilitam o acesso às habitações



casa em Aleppo, na Síria, interior do pátio com o tradicional iwan (em cima)

representação axonométrica da mesma habitação (em baixo) com o mesmo iwan à direita da imagem e o qu'a em corte à esquerda



que defendia o recato familiar. Becos sem saída e uma progressiva sequência de portões são os meios para criar esta protecção da vida urbana, preservando a aura da esfera familiar. A habitação era vista como um domínio privado inviolável e pacífico. As aberturas da casa eram por isso baseadas num trabalho de madeira, “*mashrabiya*”, que obstruía a visão do exterior para o interior, deixando ao mesmo tempo passar o ar. Os vestíbulos eram planeados e organizados de forma a obstruírem a visão do resto da casa. Nos modelos de casas da Síria e Damasco, os espaços de recepção de algumas casas contavam com o *qu'a*, um vestíbulo cupulado de planta quadrangular com um pé-direito equivalente a 2/3 andares, constituindo o principal elemento vertical da casa, pontuado com pequenas aberturas superiores destinadas à ventilação e iluminação controlada do espaço.

A disposição interior da casa muçulmana consistia num agrupamento de unidades celulares (quartos ou salas) em torno de um núcleo central (pátio ou estrutura de distribuição). Este núcleo constituía o centro espiritual da habitação, e por isso era alvo de embelezamento através de uma decorada arquitectura com arabescos e da construção de espaços cobertos exteriores, os *iwan*, locais de recepção, escavados na parede em forma de arco. A inclusão de uma fonte central e até pequenos jardins nas habitações de maior dimensão contribuía também para a qualificação destes espaços.

As unidades celulares tinham o objectivo de serem virtualmente autónomas do resto da casa “casas dentro da casa”. Cada quarto poderia ser usado para diferentes funções, uma vez que a arquitectura muçulmana não distinguia salas de estar, quartos de dormir ou salas de jantar. O zoneamento de funções da casa muçulmana estava em constante mudança, quer por razões sociais quer por climáticas - no inverno os quartos passavam para os andares de cima, enquanto que no verão a cave e o rés-do-chão eram ocupados devido ao calor.

Todos os compartimentos da habitação eram ligados por um corredor interno, que não é mais do que uma réplica em escala menor do que se passa a nível dos becos semi-públicos dos complexos residenciais e, em última análise, nas ruas estreitas da cidade.

A cidade tem a ver com uma hierarquia de espaços públicos e privados, interiores e exteriores. O pátio é exterior para a casa mas interior no complexo residencial. O beco é exterior relativamente à casa, mas protegido relativamente ao resto da cidade.

A forma urbana da cidade muçulmana cresce como uma agregação compacta entre tipologias de escalas diversas, cada uma equipada do seu sistema celular e dotada de espaços abertos interiores. O facto de todos os elementos da forma urbana partilharem os mesmos princípios estruturais (embora possuindo funções distintas) permitiu a sua total compatibilidade.

A ênfase na criação de uma estrutura multi-funcional que abraçava ou pelo menos estava nas imediações da mesquita caracterizava a cidade muçulmana. Esta estrutura era constituída por diversas fileiras de *súk* interligados, onde, entre eles e pontualmente, nasciam sistemas de apoio.

Tipologicamente, a estrutura pública da cidade muçulmana apoia-se numa tríade essencial de edifícios - a mesquita, o *súk* e o *hammam* (equivalentes às termas romanas) – da qual derivam duas estruturas que os complementam – as *madrassa* (espécie de colégios religiosos) e os *khan* (armazéns de produtos e estalagens para os mercadores). Embora baseada num sistema de ruas ou becos estreitos de acordo com a lógica da circulação pedestre, a cidade árabe dependia também dos edifícios satélite, como as *madrassa* e os *khan*, para que, com a

sua tipologia em pátio, dotem a cidade de espaços públicos descomprimidos.

Como já foi esclarecido, a mesquita era um local polivalente, não apenas um espaço sagrado como acontecia nas catedrais europeias.

A casa do profeta Muhammad tornou-se a tipologia utilizada futuramente para as mesquitas – um grande pátio rectangular delimitado por muros e com espaços cobertos apoiados em pilares em duas das faces e um número de unidades residenciais noutra face (ver imagem). A mesquita islâmica dos primeiros séculos consiste em duas heranças: a casa do Profeta e a absorção das tipologias greco-romanas do àgora e da basílica.

Nesta adopção tipológica, há no caso do espaço do àgora a sua transformação em pátio da mesquita e, no caso da basílica, a sua reutilização adaptada aos conceitos religiosos islâmicos.

Resumidamente, a parede *qibla* é o elemento arquitectónico principal da mesquita, definindo a posição e orientação da oração e as proporções da sala da oração. A *mirhab* é um pequeno nicho no centro da qibla que aponta a direcção de Mecca. A *minbar* é um lugar ligeiramente subido alguns degraus destinado ao *imam*, o representante da comunidade ou líder religioso que dirige a oração. O minarete, a torre de onde é anunciada a hora da oração.

A adopção da basílica implicou, tendo como base estes parâmetros, uma consequente adaptação – a caminhada rumo ao altar já não fazia sentido, a *qibla* era escolhida com base no maior número de fiéis que podia ter em seu redor, e, por isso, não era muitas vezes a parede correspondente ao altar mas sim uma das paredes laterais da basílica. A arcada era aproveitada para diferenciar lugares de oração, de assembleia e ensino praticados na mesquita.

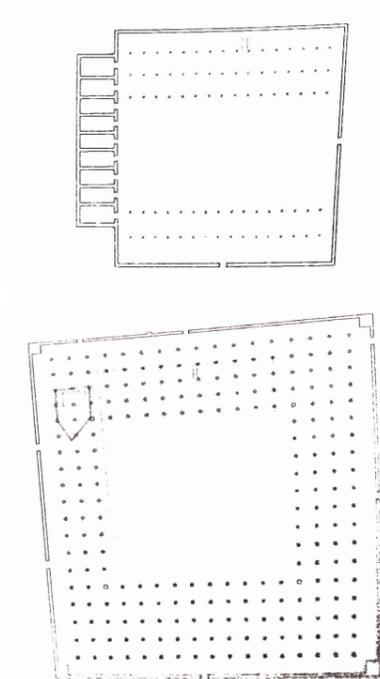
Localizando-se junto da mesquita, o mercado *sūk* desempenha um papel preponderante na vida da cidade árabe. Para além de centro comercial, é o centro de encontro social para a população da cidade muçulmana.

A estrutura formal dos *sūk* consiste na agregação de pequenos nichos arquitectónicos ao longo da fachada da rua, células singulares, que evidenciam um padrão tradicional de economia individualizada. Uma vez mais, no contexto da herança greco-romana, nas largas avenidas romanas, não necessárias na lógica da cidade árabe, foram introduzidos os *sūk* nas suas partes laterais, definindo espaços exteriores cobertos e porticados.

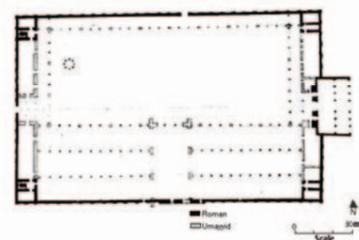
Pontualmente, surgem neste sistema unidades mais amplas com tipologia em pátio com entrada única, uma espécie de bolsas espaciais dedicadas à armazenagem de produtos, mas servindo também de centros de produção local e que ainda davam abrigo às caravanas comerciais. Os *khan* eram estruturas de 2/3 pisos de apoio ao comércio da cidade.

Ainda integrados no núcleo central, aparecem as estruturas que possibilitavam os rituais de ablução (lavagem e purificação do corpo antes das orações), bem como uma série de rituais sociais – os *hammam*. Esta tipologia tem a sua equivalência ocidental nas termas romanas, adoptando mesmo o seu sistema. Era constituída por um vestíbulo (servindo de quarto de vestir, descanso ou de comer depois do banho), um quarto intermédio (para massagens e relaxe) e o quarto com a piscina principal. A sequência dos três quartos permitia uma subtil transição entre o frio e o quente. O sistema de aquecimento do *hammam* era normalmente combinado com o da padaria para um uso mais económico.

O centro multifuncional da cidade é ligado com as portas da cidade por intermédio de uma série de “espinhas principais”<sup>2</sup> que garantem a comunicação entre interior e exterior da cidade. As portas da cidade também constituem uma



reconstruções em planta da casa pátio do profeta Muhammad, em Mecca (em cima) e da primeira mesquita do califado Omíada em Medina (em baixo)



planta da mesquita dos califas Omíadas em Damasco, Síria, onde é visível a adaptação da tipologia romana (a preto) e as adições muçulmanas (a cinza)

em baixo, vista do interior do seu pátio



planta de um conjunto residencial na cidade de Fez, onde igualmente se podem ver as aglomerações de sūk que compõem as principais artérias da cidade

zona importante da mesma, na medida da aprovação ou não das mercadorias que nela entram e de cargas e descargas. Por regra, as “espinhas principais” vão diminuindo em largura à medida que se aproximam do centro da cidade. Para além da funcional continuidade que asseguravam entre as portas principais da cidade e o mercado, estas “espinhas” reduziam a sua largura também com o objectivo de proteger as zonas residenciais de visitantes indesejados, escondendo-as.

A cidade pode ser comparada a uma mansão – a mesquita a sala de estar, as *madrassa* e os *khan* os quartos de estudo, de hóspedes e dispensas, e os *sūk* os corredores internos. As zonas residenciais seriam os quartos de dormir desta forma urbana colectiva.

Os minaretes e as mais altas cúpulas são os únicos elementos que sobressaem na *skyline* destas cidades, cujo seu aspecto exterior pode ser definido como uma massa volumétrica contínua e agregada. O grande pátio central da mesquita de sexta-feira constitui então o principal espaço público aberto da cidade.

O espaço público era então reduzido a um género de sistema de corredores internos delimitados pela massa construída e não deixando espaço residual, num sistema celular de agregação. O resultado era um esquema de múltiplos centros em vez de uma grelha racional de ruas e praças. Os espaços públicos não têm uma configuração rígida, promovendo a interacção entre as várias actividades sociais, entre as quais a religião.

As cidades muçulmanas são as mais avançadas do mundo durante séculos. No século XVI e XVII, os novos impérios muçulmanos (como o Safavíd, persa, que dominou o território dos Emirados entre cerca de 1602 e 1763) realizam arranjos nas cidades originais interferindo com a sua lógica, pois sugerem uma regularidade geométrica em grande escala, influenciados por modelos persas e indianos e pelos povos europeus, que progressivamente vão intrometendo a sua linguagem espacial e arquitectónica próprias.

Surgem também as cidades imperiais, fisicamente separadas das da população, muitas vezes verticalmente, numa atitude de domínio. O exemplo da cidadela de Alhambra, em Granada, é ostensivo desta concepção. Esta segregação foi feita de igual forma nos séculos XIX e XX, aquando da colonização das cidades pelos poderes europeus e otomanos.

1 – “Urban Form in the Arab World”, pág. 23

2 – “Urban Form in the Arab World”, pág. 148



foto aérea de um khan nas imediações da mesquita de Aleppo

## 4.2 A arquitectura vernacular da região do Golfo

Potenciado pelo desenvolvimento observado no país a nível académico, desde os seus primeiros anos que os Emirados Árabes tem vindo a ser alvo de estudos de investigação histórica e de arqueologia, tanto por parte de equipas internacionais como nacionais, estudos esses que são fortemente encorajados pelo governo, não obstante a sua preocupação principal tenha sido a modernização das suas cidades.

As descobertas feitas em escavações no território dos Emirados Árabes e os exemplos ainda presentes são elementos fundamentais no sentido de uma cada vez maior percepção dos antepassados civilizacionais e culturais da região.

Nesta alínea, registam-se e analisam-se linguagens arquitectónicas e construtivas que permitem obter um panorama geral do se fazia a nível regional, no Golfo Pérsico, e mais concretamente no território do país em estudo, através de exemplos que chegaram até aos dias de hoje, em melhor ou pior estado de conservação.

O modernismo importado na década de 1970 é antecedido por esta arquitectura vernacular, que serviu as necessidades da região durante séculos e cujos seus princípios revelam potencialidades de adaptação a um estilo de vida contemporâneo que não foram devidamente aproveitados pelos arquitectos modernos.

*“Desde os tempos pré-islâmicos, o deserto tinha sido uma paisagem de homens nómadas montados nos seus camelos, que acampavam junto de um número limitado de fontes hídricas, normalmente na periferia do árido deserto.”<sup>11</sup>*

Com 80% do seu território desértico e uma precipitação média anual de 110 mm (?), o perfil climático do território não satisfazia exigências de nível agrícola. Porém, a existência de água no subsolo de algumas zonas férteis (de que fala a frase acima) providenciava a principal fonte natural para a auto-sustentação agrícola. Assim, surge entre os anos 1000 e 300 a.C. o primeiro sistema de irrigação dos campos a nível do subsolo, o *falaj* ou *afraj*, no plural. O sistema consistia na condução da água de fontes subterrâneas ou das montanhas (no caso do nordeste dos países) para canais subterrâneos feitos pela população que atravessam os pequenos assentamentos, irrigando os campos e permitindo também o uso da água para outros propósitos domésticos, como banhos e refeições.

Com a invenção do *falaj*, observa-se um crescimento no número de assentamentos na região, sendo que ao mesmo tempo numerosas torres de vigia são construídas para defender estas centralidades, que adquirem um importante carácter político e social, e claro, os seus preciosos *afraj* das invasões de tribos rivais.

Na continuação da ocupação humana do território dos Emirados Árabes nos últimos três séculos antes de Cristo, aparecem no interior do actual emirado de Sharjah os primeiros assentamentos a apresentarem as habitações denominadas *barasti* ou *arish*. Por serem perfeitamente adaptadas ao clima da região e por utilizarem um material retirado directamente da sua flora natural, a folha de palmeira, estas casas tornaram-se típicas da arquitectura tradicional do Golfo Pérsico. São residências de carácter temporário para beduínos e agricultores que consistiam basicamente em dois espaços: uma pequena área (4 m<sup>2</sup>) usada para cozinhar, para armazenamento e criação de pequenos animais; e um espaço principal (6 m<sup>2</sup>) destinado às necessidades de descanso e convívio dos habitantes. Este tipo de habitação temporária satisfazia as necessidades da po-

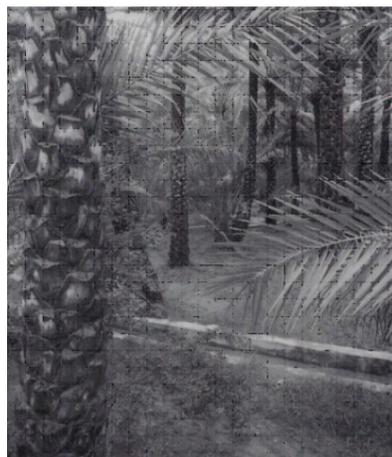


foto de um canal pertencente a um sistema de irrigação tradicional - falaj

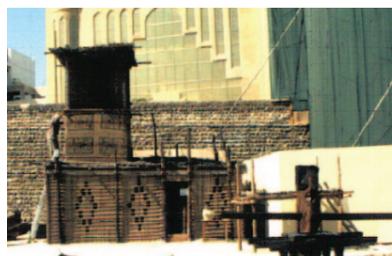
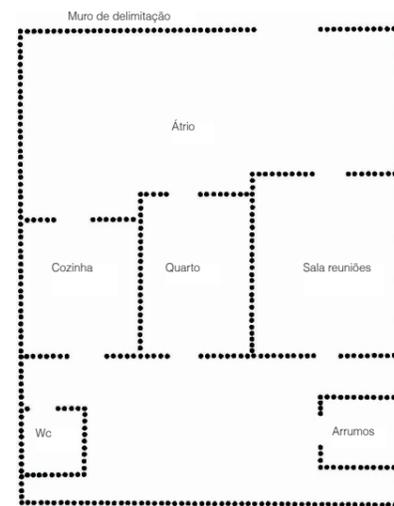


foto de um arish no museu nacional do Dubai



foto de um arish no museu nacional do Dubai

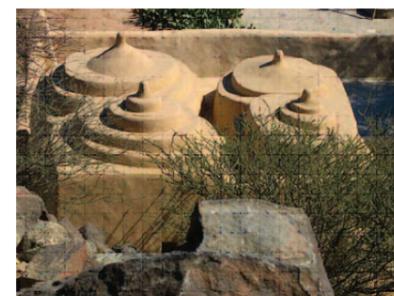


planta esquemática de uma barasti



Foto mesquita Al-Bidiyah, perto de Fujairah, a mesquita mais antiga no território dos Emirados Árabes (em cima)

vista dos quatro elementos da sua cobertura (em baixo)



pulação no verão, pois proporcionava uma brisa contínua que passava entre as folhas de palmeira, ao mesmo tempo que protegia do sol extremamente forte que se faz sentir nestas regiões. A *barasti* sofreu uma evolução na sua planta ao longo do tempo, atingindo a concepção mostrada pela imagem em anexo.

Estamos ainda no período pré-islâmico aquando do domínio do império sassânida sobre o território dos Emirados Árabes, porém sem traços permanentes deixados na região, apenas estudos arqueológicos indicam existência de algumas cidadelas fortificadas com torres de vigia de planta circular construídas em adobe.

A meio do século VII, o islamismo chega ao território, sendo que *Dibba* (assentamento costeiro no nordeste da península arábica, no Golfo de Omã, fronteira entre Omã e os Emirados Árabes), *Julfar* (actual Ras-al-Khaimah) e *Tuwvam* (actual Al-Ain, Abu-Dhabi) são os grandes centros da entrada dos muçulmanos na região.

Até há bem pouco tempo, acreditava-se que o primeiro assentamento no território de Abu-Dhabi datava de 1761. Porém, as novas escavações sugerem um assentamento que data do século III ou IV, na ilha de Sir Bani Yas, já com diversas casas-pátio e a presença de uma igreja onde se celebrava o Nestorianismo, doutrina cristã presente no território árabe, que precedeu a implantação do islamismo.

As invasões mongóis de Genghiz Khan puseram fim ao domínio do califado islâmico sobre o território árabe. *Julfar* é a cidade mais proeminente após a queda dos califas Abássidas. Historiadores comparam a importância de Julfar neste período (século XIII a XVII) à hegemonia comercial que o Dubai adquire no século XX. De um pequeno assentamento constituído por cabanas circulares, evoluiu para uma povoação de casas em tijolo de areia. Escavações indicam também uma série de cinco mesquitas em tijolo à base de areia e uma casa-pátio no mesmo material.

Ao mesmo tempo, é um período que se caracteriza pela construção de diversas fortalezas: *“grandes em tamanho e construídas com paredes grossas feitas de pedra com torres de defesa redondas ou quadradas localizadas em cada canto. Estas assinalavam determinado território e providenciavam refúgio durante as guerras tribais”<sup>13</sup>*. É de assinalar uma evolução na sua concepção aquando da incursão portuguesa, através da introdução de novas tecnologias militares. No actual Dubai, relatos de um agente político (em 1820) confirmam os frutos da intervenção portuguesa no campo da construção militar - *“três torres de vigia independentes munidas de antigos canhões portugueses guardavam as principais entradas da cidade”<sup>14</sup>*. A construção do forte de *Bidiyah*, perto de Fujairah, está atribuída inteiramente aos portugueses. O forte consiste num grande espaço quadrangular delimitado por paredes construídas em pedra da região. Ao mesmo tempo, grandes pedregulhos foram utilizados na construção das suas fundações. O forte tem cerca de 60 metros de lado.

A umas dezenas de metros deste forte, apresenta-se a mesquita de *Bidiyah*, com um desenho único no país, possuindo quatro volumes que se interligam e um pequeno pátio exterior delimitado por um muro baixo. Pertencente a uma tradição diversa, que se julga ter raízes na arquitectura iemenita, a mesquita de *Bidiyah* é um dos exemplos mais antigos de mesquitas no território dos Emirados Árabes.

Também a nível de estruturas deste período pós-islâmico/colonial, a ilha de *Dalma*, pertencente a Abu-Dhabi (a 40km da costa), constitui uma importante referência patrimonial. Em *Dalma* são descobertas e recuperadas várias mesquitas,

entre as quais se destaca a de *al-Muraykhi*. Tal como todas as mesquitas na região por esta altura, a *al-Muraykhi* era de tamanho modesto (17x14 metros), muito mais pequena que a generalidade dos fortes. A entrada era feita unicamente por uma abertura num dos muros do pátio. Por isso, o contacto com o pátio antecedia a entrada na zona de orações encerrada. A zona de orações possui três entradas rectangulares na parede Este, sendo que a entrada central está directamente orientada para a *mirhab*, localizada na parede *qibla* no interior. Ainda internamente, a zona de orações está dividida longitudinalmente por uma linha de quatro pilares que atravessam o espaço central. O material usado nesta mesquita foi a pedra de coral com acabamentos em gesso.

Na passagem do século XVIII para o século XIX, começam a haver provas que levam à constatação de um progressivo destaque dos assentamentos costeiros de Abu-Dhabi e Dubai como núcleos centrais do território. A ilha principal de Abu-Dhabi assume-se nesta altura como um privilegiado ponto de assentamento da população, pois é descoberta uma zona com água fresca no seu subsolo e rapidamente surge um assentamento no local. A zona do actual Dubai é denominada nesta época por *Bastakiyah*, referente à progressiva emigração dos comerciantes persas da região de Bastak, no Irão.

Como já se sabe pela leitura da alínea 3.2, o território está por esta altura num regime de protectorado por parte da Inglaterra, bem como, a nível interno, tem relativamente definida a sua governação tribal, reconhecendo as famílias *Bani Yas* (para Abu-Dhabi) e *Qawasim* (do emirado de Sharjah até Ras-al-Khaimah), estando o Dubai sempre no meio de uma disputa entre estas. No contexto destas disputas territoriais, surgem nesta época e quase simultaneamente em Abu-Dhabi e no Dubai estruturas de defesa militar que chegam até aos nossos dias como os edifícios mais antigos do país ainda em pleno estado de conservação. São os casos do forte *Al-Fahidi*, no Dubai, e do palácio-forte *Qasr al-Hosn*, em Abu-Dhabi.

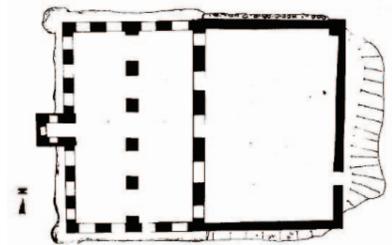
O forte *Al-Fahidi* foi mandado construir em 1787 com o objectivo de proteger as invasões terrestres e marítimas por parte de tribos rivais. Passou por variadas fases de construção e foi utilizado para diversos propósitos – foi residência para o governante, serviu de cadeia e também local de guarnição da cidade. Hoje em dia é o museu Nacional do Dubai. Já em Abu-Dhabi, o palácio-forte de *Qasr al-Hosn* providenciava abrigo e protecção em tempos de crise, habitação para o Sheikh e era o centro administrativo, social e político da comunidade. Ambas as fortificações começam a sua construção a partir de um elemento, a torre circular de vigia, e só posteriormente são construídos os muros que as delimitam.

Em paralelo com o aparecimento destas estruturas, os edifícios de habitação vão surgindo a poucos metros das mesmas, compondo os assentamentos costeiros de Abu-Dhabi e Dubai. É de referir que estas comunidades continuam a vida nómada, sendo que nos oásis mais para o interior do território os populares continuam a ter as suas *barasti*, ocupadas no verão e rodeadas de tamareiras que providenciavam a sombra e o sustento para a passagem da estação. Contudo, no inverno, as comunidades voltavam para as zonas costeiras, num clima propício às diversas actividades de subsistência como a pesca, a caça às pérolas e consequentemente o comércio.

As casas de inverno surgem inicialmente na região de *Bastakiyah* (actual Dubai) associadas a uma tradição arquitectónica referente à arquitectura persa da região de Bastak, derivada da já falada imigração dos comerciantes persas para o Dubai. Estas habitações começam a popularizar-se nas zonas costeiras e a reforçar o seu carácter permanente em meados do século XX, utilizando pedra de coral na sua construção. Eram casas pátio com uma concepção de privacidade



mesquita Al-Muraykhi, na ilha de Dalma, Abu-Dhabi, vista exterior e do interior do pátio (em cima) e planta (em baixo)



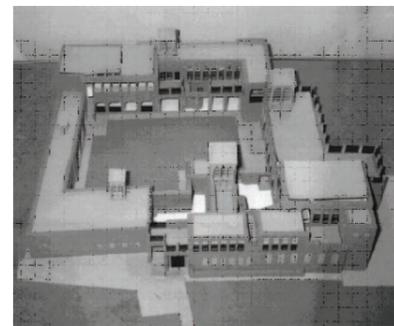
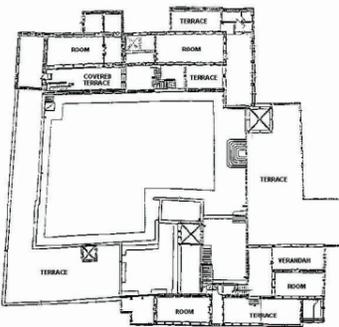
forte al-Fahidi, foto da torre de vigia, a mais antiga actualmente no Dubai



forte de Qasr al-Hosn, em Abu-Dhabi



casa do Sheikh Saeed, planta piso 0 (em cima) e planta piso 1 (em baixo)



casa do Sheikh Saeed, maquete

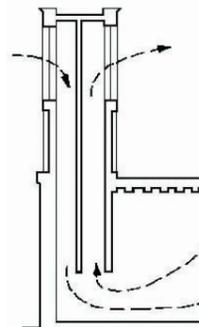
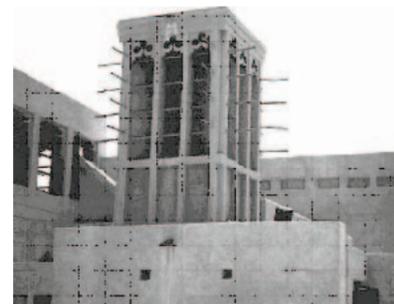


foto de uma torre de vento na casa do Sheikh Saeed (em cima) e corte esquemático (em baixo)



em tudo semelhante às casas das cidades históricas muçulmanas – a zona de recepção era separada física e visualmente das outras zonas da casa, o pátio seria o centro das actividades familiares e havia uma separação entre zonas masculinas e femininas na casa.

A casa do Sheikh Saeed, à entrada da enseada do Dubai, é um dos melhores exemplos destas habitações. A partir das suas duas entradas principais – uma do lado da frente de mar, outra do lado da enseada – é feito o ingresso, respectivamente, no pátio principal e num pátio mais pequeno. A casa, de dois pisos, conta com trinta quartos, vinte varandas, três pátios e dez casas de banho e está dividida em seis unidades independentes. Os quartos rectangulares contêm vários nichos com aberturas para o exterior, proporcionando assim ventilação e arrefecimento. Os materiais utilizados foram a pedra de coral e gesso.

Um exclusivo elemento arquitectónico presente nesta e noutras habitações tornou-se símbolo da arquitectura tradicional do Golfo Pérsico – a *barjeel*, ou torre de vento. Trata-se de uma estrutura alta (no caso da habitação em estudo eleva-se 5 a 8 metros acima da sua cobertura) integrada no volume residencial, de planta quadrada e com aberturas superiores em todas as direcções. As suas paredes internas em madeira eram dispostas diagonalmente em relação à estrutura principal, formando uma configuração de dois planos interiores em X. Assim, qualquer brisa que passava era forçada a entrar na torre e a descer, fazendo com que o vento, refrescado no processo da descida, chegasse às diversas divisões da casa. A casa do Sheikh Saeed possuía quatro torres de vento, as quais proporcionavam uma constante circulação e renovação de ar nos quartos, estes últimos dotados de condutas verticais que operavam em conjunto com as torres e permitiam então a passagem do ar.

Das casas com torres de vento às *barasti*, das fortalezas às pequenas mesquitas, sem esquecer as antigas tendas dos beduínos e os primitivos sistemas de irrigação, a evidência de um registo cultural e de uma identidade associada a um determinado estilo de vida é relatada através destas e de outras estruturas, perfeitamente adaptadas ao seu contexto.

Com a chegada da Inglaterra e maioritariamente a partir da segunda metade do século XX, os povos do território dos Emirados Árabes começam a tomar contacto com os avanços tecnológicos europeus a nível industrial, os quais prometem um mundo melhor, com facilidades a todos os níveis.

No campo urbanístico e arquitectónico, os sistemas e conceitos tradicionais são postos de parte *à priori*, dando espaço para que uma nova lógica, importada da Europa e da América, viesse a vigorar, e com ela um novo estilo de vida se implantasse bruscamente, aliado a uma nova concepção de uso do espaço.

Numa perspectiva Orientalista, “a negligência do valor da arquitectura tradicional levou à criação de uma arquitectura (ocidental e moderna) insustentável, que, baseada na tecnologia, está dela dependente, gastando demasiados recursos naturais e prejudicando o ambiente.”<sup>15</sup>

Noutra, Ocidentalista, “vernacular é um espelho”<sup>16</sup>, a sociedade vai evoluindo ao longo do tempo e consoante os episódios que vão ditando o desenvolvimento económico, político e cultural do território. A arquitectura não é mais do que o “espelho” desses acontecimentos e por isso toda a produção arquitectónica num determinado território deverá ser entendida como parte da sua cultura, em constante mutação.

Poderá ser questionado até que ponto os modelos arquitectónicos ocidentais implantados na região são adquiridos pela sociedade como um “espelho” da sua cultura e dos seus costumes. A questão principal levantada pela presente

dissertação é precisamente saber em que medida existe uma contradição nestes modelos e, ainda mais, quando estes são aplicados ao contexto dos países árabes, nomeadamente aos Emirados Árabes Unidos.

---

1 – “United Arab Emirates: a new perspective”, pág. 94

2 – “Bedouins, Wealth, and Change: A Study of Rural Development in the United Arab Emirates and the Sultanate of Oman”

3 – “Architecture in the United Arab Emirates”, artigo web de Yasser Mahgoub

4 – “Dubai: the Vulnerability of Success”, pág. 12

5 – “Urban Form in the Arab World”, pág. 14/15

6 – “Al-Manakh”, entrevista a Yasser Maghoub, pág. 232

**foto aérea do assentamento de Abu-Dhabi em 1962, com o palácio-forte de Qasr al-Hosn e pequenos assentamentos adjacentes**



## 5. Uma súbita mudança

### 5.1 A expectativa generalizada



o assentamento de Abu-Dhabi em 1953

No livro *Al-Manakh*, Rem Koolhaas escreve um artigo introdutório que tem como título “*Last Chance?*”. Neste texto, o arquitecto reitera que “*Vivemos numa época de conclusões, não de novos inícios. O mundo está a ficar sem territórios onde se possa começar do zero.*” Tais afirmações referem-se ao território do Golfo, uma “*tela em branco, proporcionando a última tabula rasa na qual novas identidades se podem inscrever: palmeiras, mapas-mundo, capitais culturais, centros de negócio, cidades desportivas...*”, e num tom optimista exalta que “*O Golfo não está apenas a reconfigurar-se, está a reconfigurar o Mundo.*”

Voltando umas quatro ou cinco décadas atrás no tempo, seria possível descrever de facto a região do Golfo como uma tabula rasa, um deserto, uma região que teria sido pouco ou nada alvo de intervenção por parte do Homem em termos arquitectónicos e urbanísticos, como escreve Koolhaas. Porém, o mesmo não pode ser aplicado à segunda parte deste excerto do artigo, acerca das novas morfologias urbanas, e, ainda menos, da tomada de consciência através das intervenções no Golfo para a eventual mudança da própria noção de cidade.

Isso será uma consequência do que se tem passado nos últimos anos e tema que mais adiante iremos abordar.

Estamos ainda na década de 60 e, no que ao território dos Emirados Árabes diz respeito, num momento de transição na história do país e da região. Época em que a regência britânica era bastante presente, tal não constituiu um entrave, antes pelo contrário, aos desenvolvimentos registados na região a nível urbano, uma vez que os principais actores presentes nesta mudança são precisamente de origem britânica.

Como é sabido, é nesta década que é descoberto o petróleo em quantidades comerciais e se dá início à exportação do produto. Porém, o consequente retorno económico desta mais valia foi gerido de forma diversa pelos governantes dos diferentes estados, sendo que isso se reflectiu no aspecto das suas cidades nestes primeiros anos.

Falamos de primeiros anos remetendo uma vez mais para a tabula rasa, observando uma região com aglomerados dispersos, ausência de planeamento urbano num território onde predominavam mercadores e beduínos, ou seja, seria um território que comportava uma população maioritariamente não permanente.

Nestes primeiros anos, destaco dois emirados – Dubai e Abu-Dhabi – pela etapa avançada de desenvolvimento que possuía face ao resto do território, no que diz respeito ao primeiro, e pelo contraste nesta fase relativamente ao Dubai e futura importância que adquirirá, no caso do último.

O Dubai foi desde sempre o emirado com maior propensão para o negócio. Ainda antes da descoberta do petróleo, em meados dos anos 60, e enquanto a zona costeira de Abu-Dhabi “*era ainda usada como balneário público*”<sup>2</sup>, já o Sheikh Rashid (governador do Dubai) teria dado ordem para que se procedesse à limpeza e expansão da enseada, assim como para a declaração do Dubai como um “porto livre” no que às taxas alfandegárias dizia respeito. As operações de expansão ficaram a cargo da firma Halcrow, que expandiu a enseada a

sul de modo a que esta pudesse comportar navios de grandes dimensões, que outrora teriam de permanecer ao longo da costa, não podendo descarregar as suas mercadorias directamente para a cidade.

Esta operação foi de extrema importância para a qualificação do Dubai como zona de elevado interesse comercial para os mercadores provenientes dos países vizinhos do Golfo. Através deste exemplo já se pode constatar atitudes distintas de encarar o planeamento e desenvolvimento das suas cidades entre os governantes dos dois emirados.

O Dubai continua na sua demanda pelo domínio comercial no Golfo e, em 1962, o Sheikh Rashid começa a pensar no projecto para um novo porto (porto Rashid) uma vez mais com a firma Halcrow associada ao seu desenvolvimento. Os planos iniciais previam um porto com quatro ancoradouros, aos quais a visão sempre ambiciosa do Sheikh acrescentou doze.

No mesmo enquadramento temporal, o governante de Abu-Dhabi, Sheikh Shakhbut, insistia na sua política de protecção, criando barreiras ao comércio através de taxas que lhe garantiam, apesar de tudo, ganhos, mas a curto prazo.

A ambição pelo investimento externo e os benefícios que este poderia trazer crescia no Dubai. Ainda antes dos anos 60, ao mesmo tempo que dava novas possibilidades ao comércio via mar, com as operações de dragagem da enseada em andamento, a cidade e seu governante sonhavam com um terminal de aeroporto, apenas existente em Sharjah na altura, que dotasse o Dubai de condições para o tráfego aéreo. Os agentes políticos ingleses, numa primeira fase, mostram-se renitentes em autorizar a sua construção, pois não tencionavam arcar com os seus custos. É então que o Sheikh Rashid decide que o aeroporto será financiado às custas do próprio emirado. No final do ano de 1960, o Dubai já conta com o seu modesto edifício de terminal e torre de controlo, a que se deu o nome de Aeroporto Internacional do Dubai.

Abu-Dhabi possuía um aeroporto, porém, este localizava-se muito para o interior desértico do estado. De facto, a futura capital dos Emirados Árabes não estava sequer qualificada a nível de infra-estruturas básicas como hospitais ou escolas.

É só em 1960 que o banco britânico consegue abrir a sua agência em Abu-Dhabi, muito por força de interesses petrolíferos e não por abertura ao negócio por parte do Sheikh. O banco, por volta de 1958, já se teria estabelecido no Dubai e em Sharjah.

As grandes realizações no Dubai pré-independência pertenceram ao mesmo arquitecto que fez o planeamento da cidade - John Harris - que em 1968 faz a ampliação do hospital Al Maktoum e um ano depois vê concluído o Banco Nacional do Dubai que, proporcionando vistas sobre toda a cidade de Deira, seria a mais alta estrutura construída da época, com sete pisos.

Entretanto, Abu-Dhabi continua a mesma vila piscatória adormecida, com um ritmo pautado pelo marasmo do seu governante, que continuava a colocar entraves à construção por parte de organismos externos ao seu estado. É de realçar a descrição que Donald Hawley faz desta cidade numa das suas viagens:

*“a cidade de Abu-Dhabi por volta de 1958 jazia num pobre território consistindo na sua grande maioria em barastis (casas) de folha de palmeira e um pequeno mercado, no qual o comércio caiu em declínio após o fim do negócio das pérolas. Os únicos edifícios significativos eram o palácio branco, a mesquita, e, ao longo da costa, pequenos edifícios novos para a Agência Política Britânica e uma ou duas casas para os executivos da Companhia do Petróleo Britânica.”*<sup>3</sup>

Numa atitude oposta à ambição e ao optimismo vividos no Dubai pelo Sheikh



vista aérea de Abu-Dhabi em 1960, o aglomerado de barasti

Rashid durante a mesma época, é de questionar a aversão mostrada pelo governante de Abu-Dhabi ao desenvolvimento alimentado por forças exteriores - à importação do modernismo. Durante uma visita a Abu-Dhabi em 1963, a esposa do agente político Britânico (Margaret Luce) conclui num diário seu qual a razão que o Sheikh Shakhbut argumentava para a sua política proteccionista: *“...de momento tudo continua num impasse; e todos aqueles empenhados em fazer algo são delicadamente convidados a desistir...com a visão de Shakhbut que o desenvolvimento moderno poderá destruir tudo o que é positivo na estrutura simples da sociedade tribal.”*<sup>4</sup>

É à custa desta doutrina que Abu-Dhabi “atrasa” a médio prazo o seu crescimento urbano em relação ao Dubai. Como vai ser possível perceber na alínea 6.1, em 1966 subirá ao poder em Abu-Dhabi um novo governante, com um sentido comercial e de desenvolvimento urbano imensamente superior ao seu antecessor, e que, aos poucos, entrará também nesta corrida à aclamação da sua cidade no mundo moderno, ainda que de uma forma forçosamente diferente.

Digo forçosamente, pois apesar de todo o desenvolvimento desenfreado que se seguirá nas décadas seguintes a nível destes e de outros estados, as intervenções urbanas e políticas económico-comerciais nos anos que precederam a independência (que coincidem com a descoberta do petróleo) deixaram a cada emirado um determinado carácter a título permanente, que ainda hoje é possível observar e distinguir.

1 - “Al-Manakh”, pág. 7

2 - “Dubai: Vulnerability of Success”, pág. 82

3 - “The Emirates: Witness to a Metamorphosis”, pp. 220 e 221

4 - “Dubai: Vulnerability of Success”, pág. 82

## 5.2 Os primeiros anos pós-independência

O sentimento era generalizado por volta dos anos 70 em todo o território dos Emirados, particularmente nos estados de Abu-Dhabi e Dubai - o país Emirados Árabes Unidos teria todas as condições para se tornar um país de nível mundial, os seus governantes sonhavam que as principais cidades se tornassem pontos de interesse à escala global. As suas cidades deveriam tornar-se importantes pontos económicos, locais privilegiados de comércio e negócios, serem os mais interessantes e vanguardistas pontos culturais, representarem o que de mais avançado tecnologicamente se produzia.

O sentimento era optimista, e poderia sê-lo. De facto, o país possuía na época uma invejável condição económica, derivada da descoberta da existência abundante de petróleo no seu território.

Porém, esta prosperidade não possuía alicerces. Não é possível dizer que a região onde os Emirados Árabes Unidos se formaram tivesse antecedentes a que realmente se pudesse dar uma continuação e assim alcançar o patamar onde se encontram as civilizações mais desenvolvidas. Do que foi apresentado na alínea 2 do capítulo 4, e incidindo particularmente no caso do urbanismo, é possível perceber a impossibilidade de estabelecer um desenvolvimento a partir do existente, numa linha contínua, para os objectivos a que os governantes se propunham.

A intervenção externa constituía de facto uma necessidade numa conjuntura de

ambição pela modernização das suas cidades. Os Emirados Árabes, sem antecedentes arquitectónicos que pudessem ser alvo de uma evolução de modo a melhor se adequarem aos cânones genéricos da vida contemporânea global, que os governantes pretendiam importar, viam-se numa situação de necessidade de importação de linguagens arquitectónicas, tanto a nível construtivo como estético.

A Inglaterra, nação ocidental que mais de perto acompanhou a evolução desta região, seria o mais lógico candidato a uma aliança desta natureza.

De facto, o território onde actualmente são os Emirados Árabes Unidos esteve durante cerca de um século sob uma espécie de tutela inglesa, a qual já é falada no capítulo 3. Esta tutela, apesar de tudo, criou laços entre os dois povos, ingleses e árabes, pois segundo consta no livro de Donald Hawley, a mesma seria processada quase sem interferir com a administração interna da região.

*“As obrigações impostas eram muito mais suaves do que aquelas que seriam impostas noutras Colónias e Protectorados, e até posteriormente noutras partes do Médio Oriente, sendo que por várias décadas a Inglaterra regeu os Estados da Trégua quase exclusivamente pelo controlo marítimo e através de visitas navais.”*

Porém, em Janeiro de 1968, a Inglaterra decide retirar todas as suas forças do território do Golfo, ordem decretada Ministério do Trabalho Britânico, numa acção que Donald Hawley relata como “precipitada”.

Esta acção fez despertar os governantes dos diversos países do Golfo, que levaram a cabo uma acção de reunião para decidirem o futuro dos seus territórios. De início, estavam previstos serem nove os estados-membros dos Emirados Árabes Unidos. Incluídos nesta lista, o Bahrain e o Qatar optaram por seguir o seu próprio caminho e não aderir a esta federação.

Em 23 de Novembro de 1971 os Emirados Árabes Unidos proclamam a sua independência, sendo que, a 1 de Dezembro desse mesmo ano, a Grã-Bretanha termina todos os tratados de protecção que tinha para com estes estados, assinando, no entanto, um tratado de aliança, mantendo assim as relações amigáveis entre os dois países.

Muitos aspectos da organização política, constitucional e jurídica foram herdados dos Britânicos como valiosos ensinamentos, bases para o desenvolvimento futuro do país.

Pode-se falar numa retirada inglesa virtual, isto é, apenas válida a nível político, pois também não seria do interesse, por parte dos árabes, de se verem numa repentina e desorientante ausência britânica. A região precisava de se desenvolver a todos os níveis, num esquema que iria de encontro a um estilo de vida ocidentalizado, o qual sem a orientação de uma nação como a Inglaterra seria quase impossível de tal se concretizar.

No que ao urbanismo diz respeito, essa orientação seria imperativa. Foi de facto antes de se ter dado a independência dos Emirados Árabes que se esboçaram os primeiros planos urbanísticos para os dois mais representativos e importantes estados da federação – Abu-Dhabi e Dubai – nos quais foram sempre de destacar o papel activo e empreendedor dos seus governantes.

O papel do agente político britânico Donald Hawley foi preponderante na procura dos arquitectos que viriam a ficar na história como os primeiros a intervir no território desértico dos Emirados Árabes. Em 1959, Hawley conhece o arquitecto John Harris e convida-o para fazer o primeiro planeamento urbano para a cidade do Dubai.



porto do Dubai em 1960



as operações de dragagem da enseada no Dubai (1960-65) possibilitaram a entrada de navios de maiores dimensões no que viria a ser o maior porto do Golfo Pérsico



primeiras inserções modernistas no Dubai por volta de 1960

Harris, arquitecto que já anteriormente teria contactado com a cultura e clima árabes (venceu o concurso para o hospital do Qatar em 1957), acede ao convite, fazendo a sua primeira viagem ao terreno e tendo a sua primeira reunião com o governante do Dubai, o Sheikh Rashid.

O Dubai, por esta altura (anos 60), não era mais do que uma vila portuária, que vivia das trocas comerciais com os outros países do Golfo, facto que aliás era comparável aos outros estados dos Emirados.

Numa primeira fase, Harris faz um planeamento urbano no qual respeita e tenta não intervir com as pré-existências: deixa a vila de Deira, junto ao mar, intacta, projectando apenas ruas pavimentadas que seguem o seu caminho para a parte nova da cidade, onde aqui aparecem os traços urbanos modernos, o zoneamento e a grelha ortogonal; para as margens do grande canal não é planeada, nesta fase, uma ocupação urbana, porém, a enseada é dragada a sul para aumentar a sua capacidade de receber os navios mercantis.

Uns anos mais tarde, mas enquadrado no mesmo clima de progresso, cerca de 130 quilómetros a sudoeste outro emirado começava o seu desenvolvimento urbano: Abu-Dhabi.

É aquando da tomada de posse do Sheikh Zayed, em 1966, que os primeiros planos para a cidade começam a ser esboçados. Com um espírito progressista contrário ao do seu antecessor, rapidamente começa na sua procura por arquitectos e engenheiros dispostos a projectar na tabula rasa que era então o território de Abu-Dhabi. John Elliott, um dos primeiros arquitectos a fazer planeamento urbano nesta cidade, relata a sua experiência numa entrevista dada a Todd Reisz:

*“Um dia naquele ano (1966) eles vieram ao meu encontro e disseram – John, fizeste alguns planeamentos na Suécia e Finlândia. Temos um projecto maravilhoso para ti. Aqui está a ilha de Abu-Dhabi. Faz um plano. -...”*

*Que idade tinha na altura?*

*Eu tinha 29. Sinceramente não sabia o que estava a fazer. Era para planear a ilha de Abu-Dhabi – não haviam ruas; a electricidade estava sempre em baixo; não havia água potável. Produzimos uma série de planos. O melhor eles ignoraram. Eu propus a abertura de uma série de canais de um lado ao outro da ilha. A ilha é a uma cota muito baixa, apenas 1,5 metros acima do nível do mar. Todos os materiais de construção – cimento, aço – chegaram por via marítima, pois não existiam ruas. As águas eram baixas, por isso tudo tinha de ficar ao largo da costa. A minha proposta era a possibilidade de distribuição pelos canais e assim desenvolver a ilha. As ruas principais iriam em direcção perpendicular, com pontes sobre os canais. Muito lógica. Mas era muito avançada para Abu-Dhabi e eles não a desenvolveram. Agora as pessoas estão todas a construir canais em Abu-Dhabi. Penso que ninguém é profeta na sua própria terra...”<sup>2</sup>*

De facto, Abu-Dhabi era um território vasto, onde pequenos aglomerados urbanos periféricos, pequenos oásis num deserto, emergiam, como é o caso de Al-Ain, um complexo de habitações tradicionais situado muito no interior do emirado.

Al-Ain era povoado por beduínos, habitantes do deserto, nómadas.

A aspiração inicial do Sheikh Zayed era a modernização da sociedade local, em grande parte constituída por beduínos, ao mesmo tempo que tentava desenvolver a ilha onde agora se situa a cidade principal de Abu-Dhabi. Teve também neste campo o auxílio de John Elliott, que projectou pequenas aldeias para os locais, sendo que estas já incluíam jardins nas partes frontais e traseiras das

casas, assim como um sistema de irrigação.

O Sheik Zayed foi um amante e defensor do planeamento modernista, das ideias de arquitectos como Le Corbusier ou Lúcio Costa, ainda que, porventura, só tenha tomado contacto com estas ideias através dos arquitectos ocidentais com quem trabalhava de perto. Não obstante, actualmente Abu-Dhabi é uma das cidades do Médio Oriente mais verdes no que à paisagem diz respeito. É impressionante ver actualmente como a paisagem desértica se transformou. Numa vista aérea, em termos de imagem, é possível comparar Abu-Dhabi a uma cidade costeira europeia ou americana desenvolvida.

Como é possível deduzir, os Emirados Árabes Unidos, como jovem país e na ânsia de ver o seu nome lado a lado com os países ocidentais desenvolvidos no que toca à sua cultura, economia e modernidade, via-se em quase todos os campos numa atitude de contínua solicitação externa.

Tal facto não se limitou, incidindo no exemplo da arquitectura, ao trabalho intelectual de planeamento e projectação.

Por volta de 1970, a população total dos Emirados era de 180.200 pessoas, sendo que nos dois principais emirados em desenvolvimento, Abu-Dhabi e Dubai, essa população era, respectivamente, 46.500 e 59.000 cidadãos.

A região dos Emirados Árabes sempre foi marcada pela presença multi-nacional e cultural. As épocas que antecederam a independência do país já tinham sido marcadas quer pelo colonialismo, como já se viu, da Inglaterra, quer também por países como Portugal e a Holanda que, previamente, já teriam feito igualmente as suas incursões pelo território do Golfo.

Outro factor a ter em conta é o carácter mercantil da região. Pouco antes de iniciar a sua corrida à modernização, o Golfo Pérsico era ainda um território onde se processavam trocas comerciais intensamente, via mar. Comerciantes oriundos das mais diversas nações – Índia, Paquistão, Egipto, Irão, Iémen, Omã – desembarcavam nos portos dos diferentes estados dos Emirados com especiarias de seu país, que depois eram vendidas nos tradicionais mercados “*sük*”. Cerca de 90% da economia do Golfo era, outrora baseada no comércio das pérolas.

Ora, a evolução natural deste clima de plurinacionalidade, nos anos 70, num contexto de ambição desenfreada pela modernidade e desenvolvimento dos Emirados, foi a importação desta vez de mão-de-obra, que, pelos números que se têm da época, como já foi visto, escasseava. A população local seria incapaz de responder só por si à quantidade de trabalho na área da construção civil.

Atentos e na expectativa de novas oportunidades, os povos que anteriormente exploravam o comércio na região tinham agora a oportunidade de trabalhar no seu desenvolvimento urbano.

Estava dado o mote para a explosão urbana e demográfica que se avizinhava com a descoberta de petróleo em vários estados e em quantidades comerciais - a negociação com empresas e arquitectos do Ocidente e o estabelecimento local dos imigrantes oriundos de outros países árabes, do sul da Ásia e até do norte de África.



antes e depois: a frente marítima de Abu-Dhabi em 1960 (em cima)

e em 2006 (em baixo)



1 - "The Emirates: Witness to a Metamorphosis", pág. 11

2 - "Al-Manakh", pp. 168 e 169

## 6. Construindo a cidade das 1001 noites

### 6.1 A aposta no turismo e investimento externo

*“1969 – por ocasião de uma visita uma das Majlis (assembleia/reunião formal) do governador, John Harris testemunha a apresentação de um «jarro cheio de petróleo» ao Sheik Rashid. O petróleo é finalmente explorado. Hospitais, escolas e um plano urbanístico mais ambicioso são iniciados a todo o gás.”*

A década de 70 foi para os Emirados Árabes Unidos o arranque de um novo ciclo, um ciclo de desenvolvimento e prosperidade sem paralelo que se desenhou até aos nossos dias.

Por uma série de condicionantes, sendo que a mais importante está sem dúvida na agilidade dos seus governantes, não é possível falar num desenvolvimento comparável entre todos os estados dos Emirados Árabes. Desde meados dos anos 70 dois estados emergem entre os sete estados da federação como principais cartões-de-visita não só do próprio país como de todo o mundo Árabe. São eles Abu-Dhabi, a capital, e o Dubai.

Na demanda pelo negócio, surge uma nova autenticidade, novos conceitos, na tabula rasa deste território surge uma nova imagem de cidade e novas formas de se viver o território urbano, sendo que a crítica arquitectónica e urbana terá no fenómeno social um importante e interessante alvo.

O presente capítulo incidirá numa análise crítica à explosão urbana verificada nestes dois estados principais dos Emirados a partir dos anos 70, na nova realidade emergente que estas cidades moldaram espontaneamente, derivada da estratégia adoptada pelos seus governantes.

Abu-Dhabi e Dubai adoptaram, inicialmente, estratégias diversas do ponto de vista do seu desenvolvimento urbano e económico.

Ambos os casos são exemplos de crescimento urbano exponencial, porém, é o caso do Dubai que mais fascina e tem sido alvo de maior análise e estudo, pois, ao contrário de Abu-Dhabi, não vai sustentar tanto o seu desenvolvimento na riqueza petrolífera (até porque não a tinha em tanta abundância como em Abu-Dhabi), mas sim pela actividade comercial, turística e recreativa, diversificando assim a sua economia. A aposta do Dubai foi sobretudo no investimento externo, da qual tirou os seus dividendos, positivos e negativos.

Por outro lado, temos Abu-Dhabi, emirado que, devido à premissa da sua riqueza petrolífera ser largamente superior às outras regiões e assim ter o poder para ser o “pilar” do país, tornar-se-á capital dos Emirados Árabes Unidos. O Sheikh Zayed, irmão do anterior Sheikh Shakhbut, toma o poder em 1966. Desde essa data dá-se então uma mudança radical de aproximação ao desenvolvimento do emirado, sendo que o mesmo consolidou a sua posição como eventual capital do país através do sentido de liderança do novo Sheikh (também em grande parte permitida pela riqueza de Abu-Dhabi) para assuntos do foro nacional.

Porém, o emirado nunca estabeleceu o mesmo padrão de captação de investimento externo do Dubai, pois, no final dos anos 60, aquando da autorização das novas companhias a entrarem e fazer negócio na cidade, já os comerciantes locais se tinham estabelecido no Dubai, e assim as companhias ficaram a cargo de imigrantes provenientes de outros países árabes e não de comerciantes lo-

cais experientes como no emirado vizinho.

Abu-Dhabi terá um desenvolvimento que, não sendo uma continuação do proteccionismo operado pelo seu anterior governante (ver alínea 5.1) será sempre um pouco mais delineado e cauteloso que no Dubai, sem que isso lhe fizesse perder o seu estatuto de capital da federação e de principal centro económico do país, com uma invejável posição no mercado global.

O planeamento urbano em Abu-Dhabi vai diferir do praticado no emirado vizinho à razão das seguintes diferenças: os antecedentes mercantis de livre comércio praticados desde sempre no Dubai; o não estabelecimento das “zonas-livres” (mais adiante serão faladas) em Abu-Dhabi até bem perto de 2005, quando um novo Sheikh ascende ao poder; o rígido controlo por zonas praticado em Abu-Dhabi, exigido por parte do Sheikh Zayed; por último, mas fundamentalmente, a abundância de petróleo na capital, que salvaguardou a urgência na procura de investimento externo como o verificado no Dubai.

É precisamente no ano de 1971, ano da formação e independência dos Emirados Árabes Unidos, que John Harris submete o seu segundo planeamento para o Dubai, desta vez mais completo e ambicioso, à medida da audacidade do Sheikh Rashid.

A riqueza do Dubai iria atrair mais comércio e maior volume de negócios, e, claro está, junto com os mesmos, um aumento demográfico significativo (ver alínea 5.2). A principal preocupação de Harris no seu planeamento de 1971 foi assegurar a fluidez no trânsito rodoviário da cidade e sua continuidade e ligação com as restantes regiões, particularmente Abu-Dhabi, a capital.

Neste sentido, Harris projecta vias que seguem naturalmente a linha da costa e que abrem caminho na direcção de Abu-Dhabi, possibilitando o desenvolvimento e expansão futura da cidade. É de salientar, neste plano, a atitude visionária do arquitecto, ao prever, com o aumento de tráfego rodoviário que se seguiria nos anos seguintes, o eventual congestionamento sobre a enseada. Na tentativa de minimizar este possível problema, Harris introduz duas pontes e um túnel que ligam as margens da enseada.

O plano teve sucesso – já em 1985, 14 anos depois, é aclamado por diversos arquitectos como uma “cidade funcional e adequada ao automóvel”.

Contemporâneas ao planeamento urbano, novas estruturas e projectos começam a ver a luz do dia.

É em 1971 que abre o novo aeroporto do Dubai, vindo expandir o anterior, finalizado em 1960, com instalações mais modernas.

Estando já em estudo há cerca de nove anos (ver alínea 5.1), o porto Rashid é finalizado também em 1971, com 16 ancoradouros, como era previsto pelo Sheikh. Facto é que a visão do Sheikh para o seu porto, já demasiado ambiciosa no entender dos seus conselheiros da Halcrow, revelou-se insuficiente para dar resposta às solicitações comerciais da época. Em 1976, o porto Rashid expande-se para acomodar mais vinte ancoradouros.

De resto, é em 1972, um ano depois do porto do Dubai, que se inaugura em Abu-Dhabi a primeira fase do novo porto Zayed, sinal da mudança dos tempos no comércio da capital.

A ambição pela similaridade ao Ocidente no que diz respeito ao modo de estar no mundo dos negócios parte dos governantes árabes. No caso do Dubai, após algum estudo da sua história, é possível perceber a pretensão do Sheikh Rashid em importar as linguagens arquitectónicas modernas após uma visita que faz a Londres em 1969 (fica hospedado em casa de Harris) e pela presença da



o World Trade Center continua a ser um dos edifícios mais emblemáticos do Dubai

rainha Elizabeth no Dubai em 1972, não deixando de salientar, uma vez mais, a importância da relação quase diária que estabelecera com o arquitecto inglês John Harris.

Inspirado pelo conceito do World Trade Center de Nova Iorque, em 1973, o Sheikh Rashid começa a planear a sua transposição para a realidade árabe. Seria necessário construir em altura para “colocar no mapa” a região e o país. O primeiro projecto de Harris para este edifício não ultrapassa a média de três a cinco pisos existente no Dubai do início dos anos 70.

Em 1978, o novo hospital do Dubai, também projectado por Harris, torna-se o edifício mais alto da cidade (14 pisos) apenas por alguns meses, já que versão final do World Trade Center é inaugurada em 1979 com 39 pisos, sendo o mais alto edifício em todo o Médio Oriente da época.

Esta primeira grande estrutura vir-se-ia a afirmar como o portal para a nova economia do Dubai, baseada no investimento externo. O aumento da procura do emirado por economias externas foi acentuado pela criação das denominadas “zonas-livres”. Em 1984, uma lei decretada pelas Companhias Comerciais obrigava à detenção de 51% de todas as empresas por parte de um habitante natural dos Emirados Árabes Unidos. Tal lei não era obviamente do interesse na conjuntura económica do Dubai que, na tentativa de a contornar, estabelece então as chamadas “zonas-livres”, onde as empresas, para além de gozarem de isenção de impostos, de liberdade de repatriação de capital sem restrições de unidade monetária, poderão ser totalmente pertencentes a entidades internacionais.

A primeira zona-livre foi localizada na envolvente do porto de Jebel-Ali, em 1985.

Esta medida de implementação de zonas-livres foi uma das mais importantes para o desenvolvimento económico e consequente desenvolvimento urbano no Dubai.

O investimento externo começa, com esta medida, a receber tratamento de primeira classe, factor que se exponenciará com o passar dos anos e que se tornará alvo de crítica pelo nível bizarro a que chegará, imperando no presente como a norma e não como a excepção.

Por seu lado, a capital Abu-Dhabi não se lança, até bem recentemente (2005), tão seriamente na diversificação da sua economia. A capital era e é indiscutivelmente a maior potência petrolífera do país e, como tal, lançou-se num caminho previsível de exploração e exportação do seu recurso principal, sem que se tenha atrasado no seu desenvolvimento a nível urbano, comandado por um governante mais cauteloso do que o seu homólogo no Dubai, no sentido que tinha uma visão mais coordenada do crescimento da cidade e restringia as intervenções externas.

Em 1972 começam a aparecer contratos para o estabelecimento e construção de refinarias de petróleo, bem como para a instalação da rede eléctrica e de águas (que não existiam até então) e de edifícios para se proceder à dessalinização, uma tecnologia preciosa neste território de clima austero. A par disso, começam a desenvolver-se as primeiras auto-estradas que iriam ligar diversos pontos do vasto território dos Emirados, sendo que é de destacar a que faz a ligação entre Abu-Dhabi e Al-Ain, que sofre ao longo da década vários alargamentos.

As infra-estruturas básicas do mundo moderno começavam a aparecer um pouco por todo o país, embora mais cedo nestes dois principais emirados, factores essenciais para a posterior aposta, por exemplo, no turismo.

É nítida nesta primeira década uma abordagem ao desenvolvimento industrial e

educativo por parte do Sheikh Zayed, patente na cidade industrial de Mussafah (na periferia a sul da cidade) e no elevado número de escolas e o estabelecimento de uma universidade em Abu-Dhabi.

Igualmente em destaque está a dedicação à qualificação da zona costeira da ilha de Abu-Dhabi. Nos primeiros anos marcada pela escassez de construção, porém, era visível o empenho traduzido pelo desenvolvimento da rede viária da zona. É nos anos 80 que o Sheikh Zayed vê consolidada a sua visão, sendo que a frente de mar, a “fachada da cidade”, aparece finalmente dotada de edifícios com jardins e zonas de lazer, uma preocupação rara entre os governantes árabes na época - o cuidado na qualificação do espaço público. A relação com as ilhas em volta da cidade também foi considerada, sendo que se estabeleceram diversas pontes no sentido de conectar todo o território envolvente ao tecido urbano principal. Posteriormente, já na década de 1990, será construída uma auto-estrada ao longo da mesma zona costeira que assegurará a importante ligação entre a capital e o Dubai.

Por seu lado, o Dubai apostava como sempre no seu comércio, na sua actividade de reexportação, nas suas estruturas de comunicação quer marítima quer aérea e na competição mais ou menos aguerrida das empresas que se iam estabelecendo livremente no emirado, dada a sua política de liberdade negocial.

O emirado, aspirando a tornar-se uma “cidade de nível mundial”<sup>2</sup>, investe na criação de estruturas adequadas à vivência global, descartando ou até ironizando a sua identidade arquitectónica – temos o primeiro caso em 1984, aquando do uso de uma barjeel (torre de vento) com o objectivo de esconder os aparelhos de ventilação artificial do um edifício, projectado por John Harris.

*“Caixas de vidro com ar condicionado eram as aceitáveis/expectáveis veias do comércio, e assim foram construídas, embora dificilmente funcionassem no clima desértico.”<sup>2</sup>*

O desenvolvimento arquitectónico e urbano nos Emirados Árabes Unidos apoia-se, de início, num modernismo genérico desenhado pela mão das empresas que se iam instalando na região, e por vezes por arquitectos de qualidade reconhecida, mas estes seriam uma minoria.

A difícil adaptação da arquitectura moderna “genérica” para o contexto árabe só recentemente será posta em causa, no sentido da falta de sustentabilidade dos projectos, o chamado “*custo que não se reflecte no preço.*”<sup>3</sup>

A própria acepção do termo cidade surge neste território e através de (re) invenções urbanas como uma nova realidade, polarizada e dispersa numa mistura de (novas) entidades arquitectónicas que se promovem a si próprias, descurando a relação entre si e a cidade, e o que é a própria cidade!

Estas novas entidades, quase sempre mega-projectos, que têm a intenção de promover ora o turismo, ora os negócios e o comércio, são como que miragens para atrair o investimento externo. Tendo como lema a criação de condições de “classe mundial”, as cidades (sobretudo o Dubai) caíram num esquema em que o luxo e o kitsch andam de mãos dadas e em que o máximo lucro vence sempre os interesses para a qualidade do espaço público e do direito a uma cidade para todos.

O capítulo subdividir-se-á pelas diversas vertentes do investimento externo que foram vistas a adoptar estas novas entidades espaciais e urbanas. São elas o turismo, os negócios, o comércio e sector imobiliário. Sendo que as duas últimas não captam apenas o investimento externo, vamos poder perceber através dos exemplos apresentados que estes sectores também estarão maioritariamente

dirigidos a um público exterior ao país.

1 - “Al-Manakh”, pp. 154 e 155

2 - “With/Without: Spatial Products, Practices and Politics in the Middle East”, pág. 35

3 - artigo de John Henzell, “The National”, 2009-04-21

### 6.1.1 O crescimento do sector hoteleiro e a adopção do resort

O desejo de alcançar a credibilidade como uma cidade global gera um frenesim construtivo, a região era um “*campo de experimentação arquitectónica*” onde, dotada já de infra-estruturas, de meios de comunicação e de riqueza comercial, convinha igualmente possuir a capacidade para acolher um novo tipo de população que iria emergir derivado deste chamariz financeiro em que se tinha tornado – a população temporária.

Os requisitos do sector hoteleiro nos primeiros anos não podem de modo algum ser comparados com o que se passou desde os anos 90 até ao presente. Porém, é de registar que até inícios dos anos 60 havia somente um hotel no país, em Sharjah (fornecia alojamento sobretudo para o pessoal da aviação, localizando-se próximo da base aérea), sendo que os homens de negócios acomodavam-se em casas de amigos e os altos dignitários teriam de ficar nas residências dos agentes políticos Britânicos.

Em 1960, com a construção do seu Aeroporto Internacional, o Dubai fica também dotado do Airlines Hotel, primeiro hotel do emirado e, à semelhança do de Sharjah, localizado junto do aeroporto.

O primeiro hotel de Abu-Dhabi foi o Beach Hotel, em 1962, localizado na margem costeira da ilha principal da cidade. O desenvolvimento desta última era, como já foi referido, uma das paixões do Sheikh, razão talvez que influenciou a escolha do lugar.



Beach Hotel, Dubai

No final da década de 60 dois hotéis de maior dimensão apareceram – o primeiro foi o Carlton Towers, servindo também o aeroporto do Dubai e o Ambassdor Hotel, ponto de paragem para as grandes personalidades que na época visitavam o Dubai.

Na década de 70 o sector era impulsionado cada vez mais por cadeias internacionais que se fixavam tanto no Dubai como em Abu-Dhabi. Neste último, dá-se em 1973 a inauguração do Hilton Hotel, a do Sheraton Hotel em 1979 e, já em 1980, o Meridien Hotel abre as suas portas. No Dubai, são aprovados os planos para uma nova fase de construção ao longo da enseada, voltada para o turismo, hotéis, mercados e recintos desportivos. Nisto surge o Intercontinental Hotel em 1975 e, à semelhança do que acontece em Abu-Dhabi, o Sheraton Hotel (1978).

A par destas construções, em visível procura por maiores receitas para o emirado, surge o primeiro hotel flutuante em toda a região do Golfo, tratando-se de um grande navio de cruzeiro que atracava na zona costeira da cidade e que providenciava acomodação aos turistas.

A década de 1980 foi uma continuação da década anterior no que toca ao sector turístico, com o Dubai a atrair cada vez mais pessoas de todas as origens, atingindo no final da década os 600.000 visitantes por ano, só neste emirado.

Chega-se ao ano de 1990 e dá-se o falecimento do Sheikh Rashid, um acontecimento de grande impacto tanto para o Dubai como para o país, que perdia o seu vice-presidente e um dos homens que mais contribuíram para o desenvolvimento da Federação, no sentido da diversificação da sua economia.

Porém, o seu sucessor, Sheikh Maktoum, herdara o espírito empreendedor do seu pai, continuando a sua obra e apostando cada vez mais neste e noutros sectores, com tanta ou maior ambição. Em 1992, com a fundação do Conselho para a Promoção do Turismo no Dubai, internacionaliza ainda mais o Dubai como destino turístico.

No estrangeiro, procuravam-se as empresas “especializadas” no planeamento urbano e projecto arquitectónico que melhor davam resposta a este propósito, pois idealizavam de acordo com padrões ocidentais, de resto, o público-alvo dos resorts turísticos.

*“Na segunda vaga dos anos 90, empresas tipicamente ligadas à engenharia civil, mas em rapidamente munidas de um plano geral e até de desenhos de arquitectura, que a sua conveniente presença no local lhes facultava um quase monopólio sobre a maioria das tentativas de planeamento e projecto – Halcrow, Atkins, mais recentemente HOK – desenvolveram um intrincado, quasi-orgânico urbanismo de resorts, baseado na multiplicação costeira, tanto em terra como no mar...”*

*É esta vaga que dá ao Dubai a sua aparência única.”<sup>12</sup>*

A temática do *resort* passou desde então a povoar a cidade. Junto à costa, começavam então a desenvolver-se estruturas que, para além do propósito da acomodação, teriam um conjunto de mais-valias que proporcionariam aos turistas uma experiência de férias completa sem a necessidade de qualquer deslocação exterior à dita estrutura – uma cidade dentro da cidade.

O estabelecimento do Grupo Internacional Jumeirah, por parte do Sheikh Maktoum, assinala a entrada do Dubai entre os destinos a nível mundial do turismo de luxo. Através de uma série de projectos em que a opção pelo *resort* era a mais utilizada, o emirado vê-se no espaço de uma década dotado de estruturas turísticas singulares quer pela sua filosofia quer pela condição espacial.

Em 1997 são abertas as portas do primeiro hotel Jumeirah, o Beach Hotel, que, com 600 quartos e suites tornou-se na principal estrutura hoteleira do Dubai até à inauguração do Burj Al-Arab, em 1999.

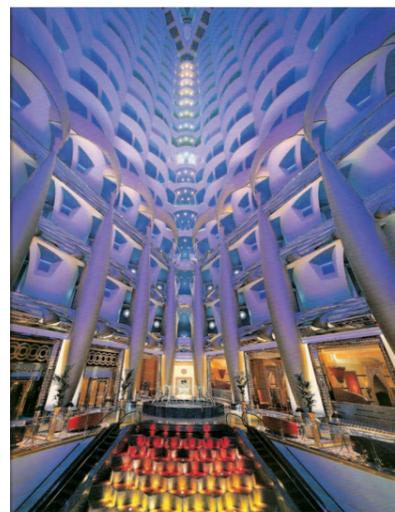
Considerado o primeiro hotel de sete estrelas do mundo, o edifício implanta-se numa pequena ilha artificial junto ao Beach Hotel, numa primeira experiência de multiplicação costeira que sugere uma evasão da cidade para uma condição prazenteira de férias e vistas desafogadas para o Golfo Pérsico. A sua localização, longe da cidade e de forte ligação com o mar, a par da sua exuberante arquitectura em forma de vela e seus luxuosos interiores pensados até ao último detalhe, transmitem os propósitos do Dubai: primeiro, na captação de turismo orientado para uma classe social acima da média e bem assim aproveitar as oportunidades de negócio que possam surgir derivadas das suas estadias; segundo, na afirmação do emirado no mundo através da sua luxuosa arquitectura, que com esta estrutura lhe valeu uma imensa cobertura televisiva que lhe publicitou a cidade como destino de excepção.

Abu-Dhabi, por sua vez, ainda não teria por esta altura tomado uma atitude semelhante ao Dubai no que ao turismo concerne, sendo que a estrutura de maior envergadura na capital era a sede da Companhia Nacional do Petróleo.

No ano de 2000, 75% dos hotéis do país localizavam-se no Dubai, que atraía



Burj Al-Arab, Dubai



Burj Al-Arab, Dubai, interiores



Burj Al-Arab, Dubai, fotografia aérea



Emirates Palace, Abu-Dhabi, exteriores



Emirates Palace, Abu-Dhabi, interiores - sala caviar



Emirates Palace, Abu-Dhabi, fotografia aérea



imagem do mega-resort Madinat Jumeirah, com o Burj Al-Arab em pano de fundo (em cima), cuja estratégia de encenação e caricatura arquitectónica é em tudo semelhante à praticada no Caesars Palace (em baixo). Terá o governante do Dubai “aprendido por Las Vegas”?



cerca de 3,3 milhões de visitantes por ano.

Para além dos números, é a mudança na paisagem urbana que mais impressiona com a construção destes edifícios.

Por um lado, temos o Dubai com o (ainda) maior hotel do mundo (321 metros), o Burj Al-Arab, introduzindo uma expressão formal inédita numa condição envolvente ímpar. Por outro, e talvez numa situação de resposta para com o último, começa a ser desenvolvido em Abu-Dhabi o Emirates Palace – demorando três anos a ser completado, é considerado o hotel mais dispendioso do mundo. Inicialmente pensado apenas para acomodar os grandes chefes de estado que passavam pela capital por ocasião do Conselho da Liga Árabe ou do Conselho de Cooperação do Golfo, numa fase mais adiantada do projecto entendeu-se que o hotel também deveria ser disponível ao “público”, desde que este tivesse condições para pagar, claro está. O edifício, de 71 metros de altura, distingue-se pela sua arquitectura que adopta um desenho mais tradicional, aproximado ao dos grandes palácios reais do Golfo, com uma envolvente de 85 hectares de jardins e 1,3 km de praia privada que exalta e confere monumentalidade ao mesmo.

Estes dois exemplos foram de extrema importância na visibilidade que deram do país ao mundo e assim nos remetem para a reflexão de o que pode ser um ícone nos Emirados Árabes, onde tantos exuberantes exemplos arquitectónicos aconteceram e estão a acontecer. Os dois edifícios tornaram-se de facto referências incontornáveis das duas cidades e do país e foram rampa de lançamento para a nova grande explosão construtiva nos Emirados Árabes Unidos no novo milénio.

Começava então uma nova era com a viragem de milénio, a era dos projectos de grande dimensão, os chamados mega-projectos, que no contexto da exploração turística estão presentes nos mega-resorts. Este fenómeno foi numa primeira fase exclusivo no Dubai, pois Abu-Dhabi contava (a partir de 2004) com uma entidade reguladora e coordenadora do turismo local que proclamava sempre um turismo baseado e de acordo com as tradições árabes – a Autoridade para o Turismo de Abu-Dhabi – e de uma forma geral, como já vimos, a capital tinha um historial de intervenções, nesse campo, muito mais restritas do que o Dubai.

Os mega-resorts no Dubai encontram-se numa abordagem que encontra um certo paralelo referente ao que acontece em Las Vegas, porém, existem diferenças.

Las Vegas é a cidade que se insere num contexto climático em parte semelhante ao Dubai, o deserto, e igualmente erigida num processo de urbanismo acelerado. Ambas as cidades sugerem uma imagem renovada do deserto, um oásis, uma miragem, como se quiser chamar.

Em ambos os casos se verifica a adopção do conceito do mega-resort como factor de persuasão turística. Madinat Jumeirah, no Dubai, e o Caesars Palace, em Las Vegas, são dois exemplos comparáveis em termos de atitude urbana e arquitectónica deste novo tipo de solução turística – o conceito de parque temático, com diferentes tipos de atracções, dá origem a uma experiência única de entretenimento.

Sendo o Caesars Palace um mega-resort que tenta recriar o espírito do Fórum Romano e da arquitectura clássica, com uma colunata frontal a imitar a praça de São Pedro de Bernini, em Madinat Jumeirah entramos numa espécie de recriação do porto de Lingah (Pérsia), visualmente dentro do estilo da arquitectura vernacular do Golfo, com o seu próprio mercado tradicional “*sūk*” fantasiado, a inclusão das antigas torres de vento “*barjeels*” (porém desprovidas da sua real função) e o objectivo de simular como seriam as férias na casa de verão de um

Sheikh.

Nestes casos, tanto em Las Vegas como no Dubai se observam réplicas de linguagens arquitectónicas do passado, numa abordagem *kitsch* e fantástica, aliciante e exótica para os turistas.

Las Vegas sugere que a imagem que triunfa da arquitectura do ócio e lazer é a leveza, a qualidade de oásis dentro de um contexto quiçá hostil, o simbolismo enaltecido e a capacidade para que o visitante assuma uma personagem.

No Dubai, e como vimos pelo exemplo de Madinat Jumeirah, isso também acontece. Porém, o que torna o Dubai tão especial é o facto de que tais projectos não se tratam apenas de atracções, eles acomodam muitas vezes e ao mesmo tempo a população efectiva.

É o caso do fenómeno de multiplicação costeira que atingiu nos primeiros anos do século XXI a cidade. Sendo a costa o principal “ponto de venda” do Dubai e do país e confrontada com as enormes e lucrativas possibilidades da terraformação, rapidamente a empresa Nakheel (tradução - palmeira) começou uma empreitada que iria expandir a zona costeira do Dubai de 70 para 1.500 quilómetros, tudo em favor de um número calculado de 15 milhões de visitantes por ano (para 2010).

Porém, estas também se destinam a acolher residentes efectivos (ver alínea 6.1.4), razão pela qual se torna pertinente enquadrar aqui este ponto, pois estas ilhas artificiais com desenho em forma de palmeira remetem-nos imediatamente para um ambiente de lazer:

*“A atmosfera de parque temático destas áreas significa que o quotidiano torna-se como que uma forma de recreação. Lazer, trabalho, compras, residências, panorâmicas estão todos empacotados numa única experiência.”<sup>13</sup>*

Eis que o Dubai chega à sua mais recente fase de evolução no sector turístico/imobiliário, promovendo cidades-logótipos onde dos seus contornos extravagantes nascem edifícios extravagantes, onde trabalho e lazer se confundem, onde as pessoas vivem como turistas na sua própria cidade, onde o espectáculo é a própria realidade.

Por seu lado, a evolução turística na capital Abu-Dhabi faz-se de uma forma diversa. Até 2004, data da morte do Sheikh Zayed, as estruturas mais significativas na cidade eram, para além do acima mencionado Emirates Palace, as já

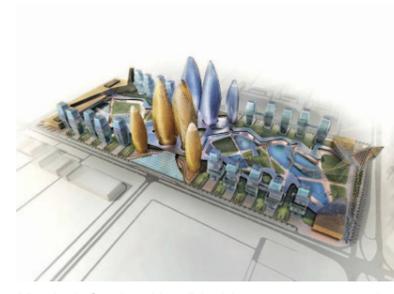


ainda as semelhanças nos propósitos interventivos de Madinat Jumeirah e do Caesars Palace: a combinação triunfante entre o exotismo da réplica arquitectónica e a oferta de todos os luxos a que o turista está habituado

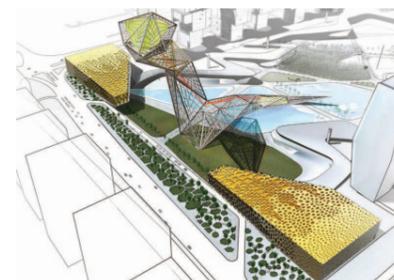


resort Al-Raha Beach, Abu-Dhabi, com Strata Tower à direita, render

#### principais projectos em Abu-Dhabi



Manhal Oasis, Abu-Dhabi, renders com vista geral do projecto (em cima) e simulação noturna (em baixo)



Manhal Oasis, Abu-Dhabi, render da estrutura monumento (Xperience Landmark Structure)



Guggenheim Abu-Dhabi, de Frank O. Gehry, imagem da maquete (em cima)

e Louvre Abu-Dhabi, do atelier de Jean Nouvel, render onde é possível ver o aspecto da gigantesca cobertura rendilhada que proporciona espaços de sombra exteriores



referidas grandes cadeias internacionais hoteleiras que se iam estabelecendo na região.

Abu-Dhabi apostava de início unicamente nas suas privilegiadas condições climáticas que atraíam pessoas de todo o mundo às suas praias.

De seguida, passou também a tirar partido do turismo comercial, muito embora não possuísse a quantidade de centros comerciais que existia no Dubai, a capital via-se povoada de marcas de renome internacional, ao mesmo tempo apostando no seu comércio tradicional.

Numa terceira fase, já a partir do reinado do Sheikh Khalifa, filho de Zayed (morre em 2004), projectos como o resort Al-Raha (2005) começam pela primeira vez a aparecer numa abordagem semelhante à do Dubai, com programa misto – hotel, residências, praias, centro financeiro e centro comercial. Sendo um dos primeiros mega-projectos em Abu-Dhabi, situado numa zona costeira e com boas acessibilidades ao aeroporto internacional, caracteriza-se também pela atitude de terraformação de 800 metros ao longo da costa para maior relação com a água.

Em 2006, o atelier ONL surge com o planeamento do Manhal Oasis, um complexo localizado no terreno que era outrora, até 1974, ocupado pelo palácio Manhal, residência do Sheikh Zayed. O projecto também assume um programa misto, caracterizando-se como um ponto de interesse dentro de Abu-Dhabi, com três atracções principais: uma zona cultural, com dois museus e uma estrutura monumental (a Xperience Landmark Structure); uma zona comercial com um mall e um “wellness center” e por fim uma zona central com mercado, envolvida por quatro grandes torres de 60 pisos cada, destinadas a habitação e escritórios.

No projecto afirma-se o cuidado que se terá em respeitar as pré-existências naturais dos jardins que outrora rodeavam o palácio do Sheikh.

Embora os limites da área de intervenção definam um rectângulo, como que um grande quarteirão, o plano caracteriza-se pelo seu organicismo, tanto no desenho dos espaços públicos como na própria volumetria dos edifícios.

O fenómeno da derrota da estética do rigor e da malha ortogonal para a estética do orgânico consolidou-se um pouco por todo o Médio Oriente. Não há lugar para a falta de expressão arquitectónica nas cidades onde os projectos dão agora lugar aos mega-projectos, e em que cada um deles se defende ferozmente do próximo numa região onde a excepção e a excentricidade acaba por ser a norma.

Como já tivemos oportunidade de verificar, o território mais urbanizado e no qual se encontra a cidade principal do emirado de Abu-Dhabi constitui um aglomerado de pequenas ilhas naturais. A partir do momento em que se dá esta nova explosão urbana, essas ilhas que rodeiam a ilha principal da capital são alvo de um fenómeno de urbanização megalómana, estando sujeitas individualmente a projectos de planeamento totalitário que vão ocupá-las na forma de cidades temáticas ou cidades resort.

A ilha Saadiyat (tradução – ilha da alegria) é talvez o mais importante plano actualmente em execução para o desenvolvimento turístico em Abu-Dhabi. A estratégia é a de promover a cidade como um destino cultural à escala mundial. Uma vez mais dentro do esquema acima mencionado, foram conseguidos os acordos e direitos necessários para o desenvolvimento de uma cidade cultural. Entre a lista de museus figuram os nomes Guggenheim e Louvre, que serão projectados por Frank O. Gehry e Jean Nouvel, respectivamente. O projecto será estruturado

por quatro edifícios principais, para além dos dois acima mencionados, a ilha contará também com as contribuições de Zaha Hadid para um Centro de Artes Performativas e de Tadao Ando para um Museu Marítimo. A localização dos museus aproveita as condições naturais das margens da ilha, que irrompem sobre a água criando pequenas penínsulas que são aproveitadas para a implantação dos edifícios.

Nesta atitude de polarização da cidade é possível estabelecer-se um paralelo com o esquema da terraformação do Dubai acima mencionado. Abu-Dhabi possuía já uma delimitação natural para que este fenómeno se sucedesse, pois contava já com as diversas ilhas, o Dubai vai buscar um estratagemas artificial, a terraformação.

Neste contexto, cito uma vez mais Rem Koolhaas:

*“Já não construímos cidades, construímos resorts...é por isso que há esta quantidade incrível de arquitectos Anglo-Saxónicos hostis ao Dubai. É mais uma anti-cidade que uma cidade, definida pelo seu crescimento não linear.”*<sup>14</sup>

1 – “Al-Manakh”, pág. 80

2 – “Al-Manakh”, pág. 80

3 – “With/Without: Spatial Products, Pratices and Politics in the Middle East”, pág. 35

4 – “With/Without: Spatial Products, Pratices and Politics in the Middle East”, pág. 97

**ilha Saadiyat, Abu Dhabi, render vista aérea da zona cultural - da esquerda para a direita, junto à costa, Guggenheim de Frank Gehry, Louvre de Jean Nouvel, Centro de Artes Performativas de Zaha Hadid e Museu Marítimo de Tadao Ando**



renders do Centro de Artes Performativas de Abu-Dhabi, projecto de Zaha Hadid (em cima) e do Museu Marítimo de Tadao Ando (em baixo)



## 6.1.2 O comércio como atracção. O mall como substituto da praça?

No livro “Al-Manakh”, o Sheikh Majed Al Sabah, membro da família real do Kuwait e homem ligado à indústria da moda, relata numa entrevista dada a Rem Koolhaas a sua paixão pelas cidades árabes e a sua disposição para mudar a condição urbana actual das mesmas, apontando o comércio como ponto de partida para uma transformação com consequências positivas no modo de viver a cidade.

Do seu modelo, a *Villa Moda*, podemos retirar alguns conceitos que indicam um caminho distinto para a forma de tratar o comércio na região do Golfo:

*“O meu modelo insere-se no mundo da moda. Estou cansado dos centros comerciais e das grandes lojas. Então, a minha ideia é jogar com a própria realidade envolvente...”* (no sentido do contexto urbano)

*“Quando eu idealizo um espaço, gosto sempre de ter presente a influência dos sūk e bazares da região. /São as mais gratificantes experiências de compras...o caos, a falta de uniformidade, a possibilidade de sentir e cheirar.”*

*“A maior parte das experiências de compras na Europa e nos países do Ocidente processam-se nas ruas. Podemos observar isto na Avénue Montaigne, na Via Monte Napoleone, na Fifth Avenue, etc. /É este o desafio – evitar o centro comercial.”*<sup>15</sup>

O Dubai foi desde os seus primórdios uma região mercantil, com o seu porto sempre ocupado de embarcações que vinham fazer negócios trazendo os produtos que depois seriam, muitos deles, directamente vendidos nos tradicionais mercados da cidade.

Várias décadas foram passando, a modernidade e os avanços tecnológicos trouxeram consigo alterações profundas neste sector. As estruturas do comércio tradicional (ver *sūk* alínea 4.2) foram fortemente abaladas com a inevitável transposição do conceito do centro comercial ou *mall* americano para a realidade árabe, como aliás já se tinha passado relativamente ao mundo dos negócios com o World Trade Center, em 1979.

Começa-se a associar cada vez mais o comércio com o turismo. A evolução do sector turístico é naturalmente acompanhada pelos mesmos modelos (provenientes da mesma origem) válidos para as suas infra-estruturas comerciais.

Deixando para já de lado a discussão de como evoluiu o mercado tradicional, debruçamo-nos aqui numa reflexão acerca da importação do *mall* americano.

A importação do *mall* é uma etapa paralela à evolução do *sūk* e ganhou expressão em número e tamanho a partir dos anos 90 no Dubai.

Dirigidos pelas grandes empresas estabelecidas no emirado e apoiadas pelo governo ou pertencentes às mais poderosas famílias mercantis da cidade, os grandes *malls* são estruturas fundamentais no esquema de atracção de investimento externo e complementares das do sector hoteleiro, contabilizando-se em cerca de 35 no total.

Por seu lado, em Abu-Dhabi, com uma tradição menos vincada em termos de comércio e onde o apoio do governo foi inexistente (até 2005) na criação deste tipo de estruturas, podemos observar um grande contraste no número de centros comerciais. Até bem recentemente, apenas existiam na capital três grandes centros comerciais: Al-Raha Mall (como parte do resort de Al-Raha já anteriormente falado), Marina Mall (localizado na frente costeira da cidade e junto ao

Emirates Palace) e o Abu-Dhabi Mall. Somente os mais poderosos homens de negócios e com estreitas ligações com a família real poderiam levar a cabo tais projectos – é o caso do último, que tem como proprietário o Sheikh Surur bin Muhammad Al-Nahyan, um candidato à coroa durante a década de 70.

O fenómeno do centro comercial não é recente, muito menos, como se sabe, o da interiorização da actividade comercial. As suas origens remontam ao século X a.C. à própria região do Golfo, com o grande *bazaar* em Isfahan, no Irão. Mais tarde, temos como exemplo desta interiorização o mercado coberto de Oxford (1774) e as galerias cobertas de Vittorio Emmanuelle II (1860). Contudo, estes exemplos são apenas referências um tanto ou quanto distantes de um conceito novo que nasce por volta da década de 1950, intimamente ligado com a ascensão dos subúrbios e a lógica do automóvel na América – o *mall*.

O modelo é importado, como outros modelos americanos, pelos Emirados Árabes. Contudo, existem diferenças que se prendem logo à partida com a sua localização. Os *malls* nos Emirados revertem a lógica americana de localização nas periferias e nos subúrbios das cidades, cujo objectivo era oferecer um serviço que desse uma resposta variada em termos comerciais e aproximada da que havia no centro “tradicional” da cidade. Enquanto que a maioria dos *malls* ocidentais se localizam nas áreas periféricas, nos Emiratos estes são implantados no próprio coração da cidade.

Depois de constatada esta diferença, entramos nos edifícios e passamos por uma experiência completamente diferente do que alguma vez possamos ter visto num *mall*. A combinação de superlativos e a ostentação da riqueza são características comuns a todas as grandes infra-estruturas comerciais deste tipo no país, constituindo assim uma nova autenticidade, sobretudo no Dubai, no qual três exemplos se destacam.

O *Mall* dos Emirados, localizado bem perto do já referido *resort* Madinat Jumeirah, tem como principal característica, para além de ter sido o maior *mall* do mundo com 223.000 m<sup>2</sup> de lojas, a primeira pista coberta de ski do Médio Oriente, com 22.500 m<sup>2</sup>.

Num conceito que os criadores chamam de *shopping resort*, o Mall da Arábia está inserido num projecto denominado Cidade da Arábia, que, por sua vez, insere-se no mega-projecto do parque temático Dubailândia. Parque temático dentro de parque temático, o *mall* mostra aqui uma nova faceta, a de tentar emular a tradição árabe nos seus quase um milhão de metros quadrados. Sendo a pista coberta de ski a característica principal do *mall* dos Emirados, neste é criado um parque temático e museu interactivo que nos remete para o mundo pré-histórico, com réplicas robotizadas de dinossauros num cenário convincente, fazendo o visitante sentir-se como que um actor nas gravações do filme de Steven Spielberg.

A abundância de superlativos tem o seu expoente máximo (até à data) no Dubai Mall. O novo maior *mall* do mundo abre em Maio de 2009 e volta-se para o maior arranha-céus (Burj Dubai) num mega-projecto da empresa Emaar. Como atracções terá a mais avançada fonte interactiva do mundo, num lago artificial criado entre o *mall* e o Burj Dubai, uma pista de gelo olímpica e um enorme aquário com cerca de 33.000 espécies e o maior painel acrílico do mundo (para observação das espécies).

A este ponto, a reflexão crítica poderá enveredar por dois caminhos distintos. O primeiro no sentido em que o *mall* dentro da cidade é visto como factor prejudicial para a revitalização do comércio tradicional e conseqüentemente abalar ainda mais a questão da identidade neste país. Mais ainda, o *mall*, surgindo



o bazaar de Isfahan (em cima) e as galerias de Vittorio Emmanuelle (em baixo)



Mall dos Emirados, vista exterior (em cima) na qual se destaca a estrutura do complexo de ski e vista interior (em baixo)



Mall dos Emirados, vista do interior da pista de ski



Mall da Arábia, renders



fotografia nocturna do Dubai Mall, com Burj Dubai em segundo plano (em cima) e render geral do mega planeamento urbano em que este se insere (em baixo)



aqui claramente numa aposta de atracção de visitantes endinheirados, pode contribuir para a cada vez maior segregação espacial e social no país, uma vez que pode não constituir (nos exemplos que foram dados) um espaço público na verdadeira acepção do termo, pode sim tornar-se um espaço privatizado para determinadas realidades económicas e/ou sociais.

Numa segunda forma de encarar a questão, devemos olhar para a realidade árabe e compreender que os *malls* constituem ao mesmo tempo e numa cidade como o Dubai onde a maioria dos espaços de lazer se encontram nos *resorts* e nos condomínios fechados, talvez um dos únicos espaços colectivos com os quais a maioria da população se pode relacionar. Não obstante do que é acima mencionado, os *malls* são abertos a toda a população e não impõem nenhum tipo de taxa à sua entrada. Outro factor a ter em conta prende-se com a questão climática – a interioridade e frescura proporcionada pelo *mall* é preferida a um espaço público exterior como uma praça, tal forma rigoroso é o clima na região. Na carência de qualidade de espaços exteriores colectivos, muito mais no Dubai do que em Abu-Dhabi (com a sua zona costeira ajardinada), o *mall* constitui, para além de um espaço de lazer e comércio, um abrigo climático que apesar de tudo a maioria da população pode usufruir.

1 – Al-Manakh, pp. 226 e 227

### 6.1.3 As zonas-livres e a Manhattan Árabe

A presente alínea remete-nos também para a actividade comercial, mas aqui a ênfase situa-se no sector empresarial e negocial. A consolidação de parcerias com empresas de construção e arquitectos estrangeiros está na base de quase todo o desenvolvimento urbano recente nos emirados do Dubai e Abu-Dhabi.

Como já foi possível observar e concluir, foi desde sempre a margem de abertura negocial e vantagens oferecidas a estas empresas e/ou arquitectos individuais que impulsionaram as cidades dos Emirados Árabes. Pela história já apresentada ao longo deste trabalho, é possível identificar no Dubai desde os seus primórdios uma filosofia de gestão destes recursos baseada na inteligência mercantil e na visão oportuna do seu governante.

Data de 1901 a primeira zona-livre do mundo – trata-se da enseada do Dubai, quando o Sheikh estabelece a isenção de taxas alfandegárias aos mercadores iranianos como incentivo para o negócio. Em 1985 surge a zona-livre de Jebel-Ali, junto ao porto com o mesmo nome que pelas características já descritas (ver introdução do capítulo) potenciou a chegada e o estabelecimento de (até hoje) perto de 5.500 empresas de cerca de 120 países.

Até a guerra do Golfo trouxe alguns elementos favoráveis ao Dubai:

“A guerra do Golfo em 1990 teve um tremendo impacto na cidade. Economicamente, os bancos registam uma retirada massiva de capital devido à incerteza sobre as condições políticas na região. Durante esta década, contudo, várias comunidades empresariais estrangeiras – primeiro do Kuwait, durante a guerra do Golfo, e depois do Bahrain, durante a agitação xiita, deslocaram os seus negócios para o Dubai”<sup>1</sup>

Ao longo do tempo e até aos nossos dias, será o Dubai o emirado que neste capítulo estará sempre um passo à frente da capital Abu-Dhabi por razões que já foram apontadas anteriormente. Em termo de comparação e falando ainda do conceito de zona-livre, em Abu-Dhabi ele é implementado em 2006 através de um projecto denominado porto Khalifa e Zona Industrial (também conhecido por Mina Al-Zayed) que será a primeira zona-livre da capital, cuja primeira fase estará concluída em 2010 e o término completo do projecto está agendado para 2018.

É somente a partir de 2005 (com um novo governante – Sheikh Khalifa) que Abu-Dhabi abre as portas para o livre comércio e aposta verdadeiramente na diversificação da sua economia, na sua cidade como principal centro cultural e de negócios do Médio Oriente.

A grande miragem de atracção de dinheiro dos Emirados Árabes Unidos continuou, no Dubai, com o anúncio em 1999 da criação de duas novas cidades: a Media City e a Internet City que visaram, respectivamente, o estabelecimento de cadeias televisivas internacionais e empresas informáticas do Ocidente na região.

Estas duas “cidades” são, à semelhança do que é dito para os *resorts*, “cidades” dentro da cidade, designadas para objectivos específicos e dotadas de leis internas próprias. Ambas as “cidades” possibilitaram a introdução de empresas internacionais na região que de outra forma não teria sido possível, pois as mais ou menos rígidas restrições que funcionam para todo o país são esquecidas quando dentro das mesmas.

A partir do ano 2000, as denominações *resort* e zona-livre passaram de excepção a norma no Dubai e presentemente estão a implantar-se em todos os emirados – Ras-al-Khaimah com a sua zona-livre RAK e também Sharjah com a Hamriyyah.

A fórmula é simples: Nome + Território = Liberdade Local. Numa zona do mundo que é conhecida pelos seus ideais religiosos e identidade bastante vincada, estes novos conceitos vêm romper com tudo isso e possibilitar a introdução local de uma realidade ocidental, não adaptável à realidade existente no país, tudo em favor dos interesses económicos. São entidades supra-nacionais.

As zonas-livres no Dubai foram-se estabelecendo de seguida – Global Village, Maritime City, Textile City, Healthcare City, Industrial City, Humanitarian City – estimando-se actualmente que um terço da área da cidade seja pertencente às autoridades das zonas-livres, numa distribuição mais ou menos aleatória pelo território, marcando a paisagem urbana sem parecer haver uma regra, um plano que reja a sua totalidade.

Como todas as outras liberdades, a do ícone também é contemplada no Dubai. “Uma luta de titãs num campo de batalha reduzido”<sup>2</sup> é a frase que Rem Koolhaas tem para descrever o que se passa em termos de edificado nas principais cidades árabes.

O Dubai World Trade Center (1979), primeiro edifício a reclamar o título de “centro de negócios” no Médio Oriente e o mais alto da cidade até 1999, deixa perceber no seu nome de onde foi importado o modelo que está na origem do desenvolvimento urbano no Dubai.

É através da teorização sobre a ilha de Manhattan em Nova Iorque que se descobrem os fundamentos do fenómeno dos arranha-céus, que depois é multiplicado no Dubai, ainda que não assente sobre as mesmas premissas que o caso americano.



o edifício Metropolitan Life, em Nova Iorque (em cima), é construído em duas fases: em 1893 é construído o volume principal de dez pisos, ao qual é posteriormente acoplada a torre em 1909

o edifício Woolworth, projectado pelo arquitecto Cass Gilbert (em baixo)



edifício The Gate, no Dubai International Financial Centre

Os arranha-céus surgem na ilha de Manhattan nos primeiros anos do século XX e são o resultado da junção de três elementos que se complementam.

O primeiro é o da retícula, Manhattan é planeada totalmente através de uma retícula ortogonal da qual surgem os quarteirões. Cada quarteirão é como uma “ilha” isolada e aberta à especulação, sendo que esta poderá ser totalmente edificada ou não, oferecendo então cada “ilha” a sua própria realidade, alternativa à realidade natural.

A torre é o segundo elemento, sendo que muitos edifícios na época já a possuíam acoplada ao edifício principal, mais baixo. A torre, símbolo da modernidade, do avanço tecnológico, rompia com a homogeneidade dos outros edifícios e provocava espanto e admiração nas pessoas.

Por último temos a invenção do elevador e sua utilização nos edifícios como grande impulsionador da habitabilidade nos pisos superiores. O elevador foi a tecnologia que estimulou a construção em altura, a multiplicação de pisos fez com que se gerasse a multiplicação de programa numa única localização urbana, dada a independência entre pisos.

O primeiro edifício que explora verdadeiramente estes três elementos em conjunto e que pode ser considerado arranha-céus é o Woolworth, em 1913, com 60 pisos.

No desenvolvimento do edificado em altura verificado no caso de Manhattan estão patentes razões de ordem demográfica e territorial, a chamada “cultura da congestão”, da hiperdensidade, assim como o gosto e a procura de espelhar a nível urbano o progresso tecnológico.

No caso dos Emirados Árabes, o *boom* da construção em altura não pode ser visto pela mesma óptica do que em Manhattan. Em termos demográficos, os cerca de 1,5 milhões de habitantes do Dubai dispõem de um território onde Manhattan cabe várias vezes. Por outro lado, Manhattan, sendo uma ilha, tem os seus limites bem definidos e sua expansão é impossível, ao contrário do vasto território do Dubai.

Voltando ao Dubai World Trade Center, o edifício ostentou durante cerca de 20 anos o estatuto de edifício mais alto do país (149 metros), destronado apenas em 1999 pelo que ainda é o mais alto edifício hoteleiro do mundo, o Burj al-Arab. Conclui-se que a altura do edificado no Dubai anda em relação directa com as recentes estratégias económicas do emirado na captação de investimento externo.

“Tem a ver com a forma de como o Dubai se quer ver representado no mundo. Os seus arranha-céus espelham como o Dubai abarcou o mundo dos negócios e das finanças; eles (arranha-céus) são sinais visíveis disso. Eles são uma forma de dizer «nós temos o poder para criar isto».”<sup>3</sup>

No ano 2000 e contemporâneo da formação das entidades de livre comércio acima enunciadas, surge no Dubai o International Financial Centre, um portal para a nova economia do emirado.

Esta zona-livre consistiu num planeamento urbano que proporcionou novas infraestruturas a nível financeiro como bancos, edifícios administrativos e de escritórios. O plano aproxima-se da localização do World Trade Center, incluindo-o, e é desenhado um impressionante edifício administrativo de 80 metros de altura que se assemelha visualmente ao Arco do Triunfo, chamado The Gate (o portal). No seu enfiamento visual estão os outros edifícios.

Para além do World Trade Center, surgem as torres gémeas Emirates Tower Hotel e Emirates Office Tower. As torres, inauguradas no ano 2000, tornaram-se num

marco para a cidade, não só porque uma delas estabelece um novo recorde altimétrico (a Office Tower tem 355 metros), mas também porque introduzem pela primeira vez a ideia do programa misto, com escritórios, hotel, restaurantes e comércio.

O modelo de Manhattan, a par da experiência retirada do esquema do International Financial Centre dá o mote para que nos anos seguintes fossem pensados os planeamentos urbanos da Business Bay, no Dubai, e da Sowwah Island, em Abu-Dhabi (2006 e 2008 respectivamente). Estes dois planos cercam os mesmos propósitos do International Financial Centre e de Manhattan, constituem uma zona dedicada aos negócios, com bancos, edifícios de escritórios e administrativos, mas também incluem zonas de comércio, de lazer e residenciais (uma vez mais o programa misto).

Ainda em construção, a Business Bay no Dubai vai constituir não só o mais importante centro económico do emirado como também vai implicar alterações profundas na cidade, com a proposta de uma nova expansão da enseada. Passados mais de trinta anos sobre a intervenção que proporcionou que o Dubai se transformasse num dos mais importantes pontos comerciais do Médio Oriente, a re-expansão da enseada do novo milénio vai proporcionar mais 11.7 km de margem costeira, embora numa atitude diversa da precedente, pois as razões que motivavam a expansão nos anos 70 já não são válidas mediante os mecanismos modernos de comércio.

Localizada perto do International Financial Centre e do Burj-Dubai, a Business Bay é um plano que vai cobrir uma área de 6 milhões de metros quadrados, erigindo cerca de 230 novos edifícios. A população esperada é de 200.000 novos habitantes e 100.000 novos postos de trabalho.

É de destacar no plano os três edifícios projectados por Zaha Hadid chamados Signature Towers. As torres, elementos centrais do plano da Business Bay, soltam-se a partir da mesma base numa *"dinamicamente intrínseca composição de volumes. As torres estão entrelaçadas para que possam partilhar elementos programáticos e rodadas para maximizar as vistas para a enseada e para os projectos vizinhos envolventes."*<sup>4</sup> A dinâmica destes edifícios é conferida pela deslocação a meia altura do seu crescimento paralelepípedo vertical, estabelecendo um crescimento angular, seguida (após alguns pisos) de um regresso à verticalidade inicial. Os edifícios, muito semelhantes entre si, terão a altura média de 300 metros e um carácter de uso misto. A sua conclusão está prevista para 2011.

Também integrada no plano para a Business Bay e da mesma autoria, a Opus Office Tower localiza-se junto das Signature Towers a caracteriza-se também pela sua irreverência e dinamismo formal, porém de uma forma diversa das últimas. O edifício, projectado em 2007, não constitui um arranha-céus, mas sim um edifício de escritórios de média densidade e altura (93 metros) com a forma de uma caixa recortada e escavada livremente. A organicidade deste vazio recortado confere ao volume uma expressão invulgar. Na verdade, o que parece um volume único nas imagens renderizadas são de facto três torres de escritórios, separadas a nível de uso. Espera-se que em 2010 venha a ser concluído.

A capital Abu-Dhabi surge em 2007 com os planos para um novo *downtown*: centro financeiro, administrativo e residencial inserido no grande plano urbanístico para 2030 (ver alínea 7.3).

No plano, a Sowwah Island faz juntamente com Mina Al-Zayed (porto e zona-livre) e Al-Reem Island (ver alínea 6.1.4) a zona do Central Business District prevista no plano urbanístico. A ilha de 104 hectares será a zona onde se concen-



as Emirates Towers: à esquerda, Office Tower, à direita: Tower Hotel



render geral do plano para a Business Bay (em cima)

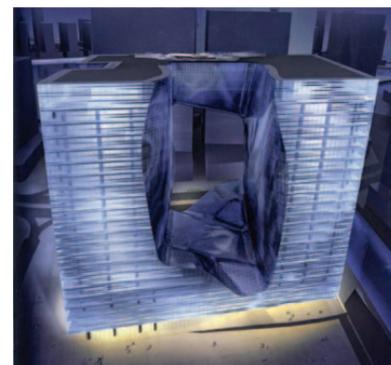
e foto do estado da construção em 2007 (em baixo)



planta de zoneamentos da Business Bay: laranja escuro - comércio; laranja claro - serviços; amarelo - residências; roxo - uso misto e serviços públicos; verde - espaço público



os dois projectos de Zaha Hadid para a Business Bay: as Signature Towers (em cima) e a Opus Office Tower (em baixo)



render geral da Sowwah Island (em cima) e da sua praça central, Sowwah Square (em baixo)



trarão alguns dos edifícios mais altos da capital e de maior densidade. Os seus acessos, tanto para ilha principal de Abu-Dhabi como para a ilha de Al-Reem, foram pensados e estão garantidos através de 13 pontes que farão as conexões do território.

O gosto pela criação de espaços verdes na cidade de Abu-Dhabi remonta aos anos 80, na qualificação da zona costeira. Na Sowwah Island, a preocupação paisagística está patente no desenho de uma *"espinha verde que corre ao longo da ilha."*<sup>5</sup> Segundo a empresa Mubadala, responsável pelo plano, a sustentabilidade está na base de todo o projecto, sendo que as infra-estruturas e os edifícios estão a ser projectados de forma a respeitarem e até ultrapassarem os requisitos mínimos (gasto de energia, água) definidos por lei, facto difícil de acreditar uma vez que são propostos, por exemplo, corredores urbanos encerrados e com ar condicionado, para a população que se movimenta a pé na ilha durante os meses mais quentes.

O seu espaço público central, a Sowwah Square, contará com quatro grandes torres de escritórios, que perfarão no total 450.000 metros quadrados. Porém, Abu-Dhabi não aposta tão forte como o Dubai na altimetria do edificado, sendo que a cêrcea da capital continuará a ser inferior à do emirado vizinho. Quando completo, o plano trará a Abu-Dhabi mais 30.000 residentes e 80.000 trabalhadores.

Esta nova centralidade abrirá portas ao livre comércio e, por isso, às empresas internacionais e ao investimento estrangeiro.

Patente nestes dois mega-planos urbanísticos está, a nível de estratégias económicas, uma aproximação entre Dubai e Abu-Dhabi, sendo que o último começa por fim a ceder às exigências da cidade global e a compactuar com o seu modelo.

Os Central Business Districts são criados em ambas as cidades, as quais não escondem o seu modelo importado de Manhattan. Pelo contrário, as duas empresas responsáveis pelos projectos afirmam nos seus sites e entrevistas a pretensão de criar algo no Médio Oriente semelhante ao que acontece em Nova Iorque.

De facto, a forma como exploram a (alta) densidade urbana, introduzem o tema da água e recorrem à alta tecnologia construtiva fazem-nos perceber que estamos perante uma Manhattan Árabe, erguida através da bruta força da riqueza que tudo torna possível, tentando enganar as condicionantes naturais e climáticas, enganando-se a si própria.

A frase presente num artigo de Gonçalo Furtado é válida para caracterizar as duas principais cidades dos Emirados Árabes Unidos, no contexto da sua aparição no mundo económico global:

*"Com a internacionalização comercial e a compressão espaço-temporal electrónica vai-se concretizando a dita cidade global – uma cidade de débil identidade urbana, onde a arquitectura é tematizada ou homogeneizada pela disseminação das multinacionais e o centro, reconstruído como business ou creative district, é conectado a contextos distantes."*<sup>6</sup>

1 – <http://en.wikipedia.org/wiki/Dubai>

2 - "Al-Manakh", pág. 196

3 – TheNational, 25-04-2009

4 – Zaha Hadid, excerto de entrevista presente no livro "Architecture in the Emirates"

5 – TheNational, 13-04-2009

6 – "As novas formas urbano-territoriais, a cidade e o arquiteto", Gonçalo Furtado, 2000

### 6.1.4. O mercado imobiliário E o aparecimento do condomínio elitista

A exploração do sector imobiliário em termos residenciais terá sido talvez o mais recente episódio na captação do investimento externo nos Emirados Árabes, no seguimento dos outros três já aqui apresentados nas alíneas anteriores.

O mercado da propriedade privada surge apenas no fim da década de 1990, sendo que nas primeiras décadas da história do país os terrenos para fins residenciais eram estipulados e atribuídos pelos governantes aos habitantes locais ou seriam ofertas especiais para famílias nacionais importantes. Estas famílias, por sua vez, construam edifícios residenciais ou comerciais que, no máximo, teriam o poder de os arrendar a habitantes estrangeiros.

O Dubai esteve também neste capítulo à frente de Abu-Dhabi, no qual a escassez de habitação era maior, derivada de uma primeira fase de proteccionismo (até 1966), que se alastrou, para além do sector comercial e económico, igualmente no que respeitava às infra-estruturas para a própria população.

Nos primeiros anos, o Sheikh Zayed viu-se confrontado com este problema, ao qual deu resposta, por exemplo, em 1976, ordenando a construção da cidade de Bani-Yas, com 8000 novas residências e todos os serviços, incluindo jardins e recintos desportivos.

Nos inícios do século XXI, o Dubai lança mais um ramo para a diversificação da sua economia, apontando argumentos ao seu impressionante número de turistas e investidores no sentido da obtenção de residências para férias e/ou investimento na compra de uma residência que se poderá arrendar a outrem e assim poder ser um investimento lucrativo.

À semelhança do que aconteceu com as zonas-livres, a implantação do mercado imobiliário só foi possível devido a uma mudança na lei no capítulo das restrições dos direitos de propriedade. Em 1997 surge o anúncio do primeiro complexo residencial passível de ser adquirido por bolsos estrangeiros. O Emirates Hills (nome alusivo a Beverly Hills) é o primeiro condomínio fechado do país, desenvolvido pela empresa Emaar, fundada no mesmo ano pelo director do Departamento para o Desenvolvimento Económico do Dubai. A empresa Emaar veio posteriormente a tornar-se a maior do seu sector no mundo.<sup>1</sup>

Porém, em 1997 as restrições no direito à propriedade ainda não tinham sido levantadas. Tecnicamente, a abertura dada nas Emirates Hills para compra estrangeira ainda não seria legal. É apenas em 2002 que o governo do Dubai dá permissão para direito à compra de propriedade aos cidadãos estrangeiros e que se desencadeia o extraordinário crescimento no sector imobiliário, com repercussões de vários tipos a nível urbano.

As Emirates Hills são um complexo de residências unifamiliares de baixa densidade, situadas a cerca de 15 quilómetros a Este do porto de Jebel Ali e são, em termos de propriedade privada, a materialização da riqueza e de um modo de vida luxuoso. Ao olhar para a sua implantação através de imagens satélite, as Emirates Hills constituem um dos pontos mais verdes no Dubai, pois são envolvidas por centenas de hectares de relvados e campos de golfe.

Este foi o modelo para os condomínios vizinhos que se seguiram, desenvolvidos pela mesma empresa - The Greens, The Springs, The Meadows e The Lakes.

Em 2002, começam os trabalhos para aquele que iria ser o maior projecto resi-



fotografias do complexo Emirates Hills com os seus espaços verdes que dão origem a campos de golfe (em cima) e o luxo das residências (em baixo)



fotografias da Jumeirah Beach Residence, a primeira lifestyle city do Dubai



a terraformação, grandes navios transportam no seu cargo toneladas de areia que são expelidas, numa técnica chamada "rainbowing"



vista aérea da Palm Jumeirah (em cima) e fotografia mais aproximada das soluções de casas em banda utilizadas na ilha (em baixo)



The World, fotografia aérea

dencial (de uma única fase) no mundo. A Jumeirah Beach Residence (da Dubai Properties) foi projectada junto à costa, a norte das Emirates Hills, ocupado cerca de 1,7 quilómetros da mesma, com uma área de dois milhões de metros quadrados. O projecto consiste em 40 torres (36 residenciais e quatro hoteleiras) com a capacidade total para albergar 25.000 novos residentes. Este mega desenvolvimento demora quatro anos a estar completo.

O desenho e soluções arquitectónicas presentes na Jumeirah Beach Residence são descritas como "reflectindo a temática arquitectónica do futuro Dubai mediante uma fusão entre a arquitectura Mediterrânica e elementos locais"<sup>2</sup> – esta descrição estará na base dos subseqüentes projectos que serão apresentados no âmbito da arquitectura residencial costeira no Dubai, uma arquitectura temática feita para ser suficientemente compreensível e familiar para o habitante ocidental mas que ao mesmo tempo sugira o exótico e a fantasia através da introdução de elementos da região.

Como já foi introduzido na alínea sobre o turismo, nas cidades árabes começava-se a perder a diferenciação entre acomodação turística e residencial, o *resort* evoluía não só de tamanho (para mega-resort) mas também derivava para as chamadas *lifestyle cities*.

A Narkheel, empresa fundada no Dubai pelo governo do Sheikh Muhammad, levou o emirado para uma expansão sem precedentes, quer a nível imobiliário quer a nível costeiro através dos seus mega projectos de cidades-satélite planeadas em ilhas artificiais, através da terraformação de uma boa parte da sua área ao largo da costa.

Recorrendo à tecnologia importada da firma holandesa Van Oord, o Dubai lança-se na construção, ainda em 2001, da sua primeira cidade terraformada em forma de palmeira (ao largo da costa onde se inseria a Jumeirah Beach Residence), a Palm Jumeirah. O projecto, concluído em 21 meses, oferece novas residências, apartamentos e luxuosos hotéis num contexto urbano inédito, baseando a sua organização e zoneamentos a partir de um desenho estilizado em planta de uma palmeira, em que o tronco corresponde a um suposto "centro" de cidade, com comércio e serviços, e as ramificações, derivando lateralmente a partir deste, dão origem a ruas *cul-de-sac* onde as residências são alinhadas e clonadas. O espaço público nestas ruas é inexistente, sendo que as casas enquadram de um lado directamente o mar e do outro a própria rua de acesso. Um semi-círculo envolve o desenho da palmeira e completa a composição, este dotado de hotéis de luxo como o Atlantis Hotel.

Outra ilha com um esquema semelhante é desenvolvida praticamente ao mesmo tempo ao largo do porto de Jebel Ali (Palm Jebel Ali). Em 2004, devido ao enorme sucesso de vendas, derivado em boa parte pela sua mediática cobertura, a Nakheel "planta" a sua terceira palmeira ao largo da costa do núcleo histórico de Deira e anuncia o seu novo mega projecto, intitulado The World, que dará que falar pela inédita operação de terraformação que vai processar e pelo seu carácter simbólico.

O The World, com conclusão total prevista para 2010 (o processo de terraformação terminou em 2008), constitui um arquipélago de 300 ilhas artificiais que estão organizados de forma a que, quando finalizadas, a sua vista aérea revele um desenho semelhante a um mapa-mundo em que cada ilha corresponde uma nação.

O projecto, localizado a quatro quilómetros de distância da costa do Dubai, entre Deira e Jumeirah, abrange uma área de 9 por 7 quilómetros de mar e a sua conclusão requereu a reclamação de 320 milhões de metros cúbicos de areia.

Com 300 ilhas destinadas a serem vendidas por unidade com o preço base de cerca de 30 milhões de euros cada, o Dubai direcciona o seu mercado imobiliário cumulativamente a uma camada minoritária e elitista de pessoas e entidades, exteriores à realidade do emirado e do país.

Espelho do frenesim neste sector são as feiras imobiliárias (Cityscape) que começam a ter lugar tanto no Dubai como em Abu-Dhabi recentemente, expondo projectos futuros, sendo a sua compra negociada no próprio local. A Cityscape 2006 mostra pela primeira vez a entrada de Abu-Dhabi no panorama do sector imobiliário, como consequência da adesão por parte do Sheikh Khalifa (2005) à nova lei sobre a propriedade, em quase tudo semelhante à homónima de 2002, decretada no emirado vizinho.

Em 2005 o novo regime em Abu-Dhabi embarca num programa de investimento económico expansivo que promove a cidade como um destino turístico com a formação da nova autoridade para o turismo (em 2004) e o novo regime de abertura ao investimento externo proporcionado, então, pela adesão a esta lei.

A capital abre as suas portas à especulação imobiliária com o resort Al-Raha Beach, por ser um projecto que faz uma mistura quase impossível de diferenciar entre o que é habitação efectiva e temporária (relativa a períodos de férias). A Strata Tower, elemento distinto no projecto, apresenta-se como torre residencial, quando o seu carácter escultórico e sua localização de contexto semelhante ao Burj Al-Arab deixavam antever uma estrutura hoteleira. Este modelo propaga-se um pouco por todos os desenvolvimentos seguintes por todo o país. As empresas Aldar e Sorouh são criadas neste contexto temporal, estando para cidade de Abu-Dhabi como a Emaar e a Narkheel estão para o Dubai.

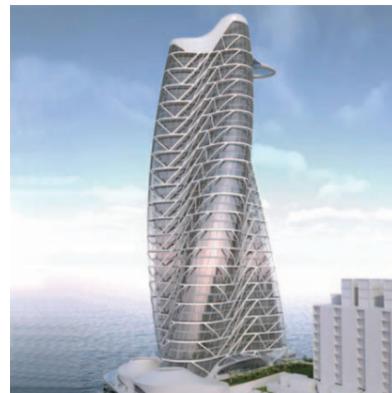
Explorando as suas ilhas naturais, a capital começa a conceber cidades desconectadas com o contexto e identidade da ilha principal. São de salientar dois exemplos que fizeram furor entre os investidores e destacam a nova atitude de criar cidades-espectáculo, que empacotam uma série de experiências e estruturas com o objectivo de maximizar o investimento e apelar ao hiper-consumo, desconsiderando o seu contexto local e social em prol de uma nova Disneylândia, agora habitável e de sucesso assegurado.

#### Yas Island

- 1 - Yas Mall
- 2 - Ferrari World Abu Dhabi
- 3 - Yas Marina Circuit
- 4 - Yas Marina
- 5 - Southern Marina
- 6 - Signature Hotel
- 7 - Southern Marina Village
- 8 - Links Golf Course Hotels
- 9 - Links Golf Course
- 10 - Warner Bros. Theme Park
- 11 - Water Park
- 12 - Waterfront Beach Resorts and Hotels
- 13 - Beachfront Residential
- 14 - Beachfront Hotels
- 15 - Northern Golf Course and Villas
- 16 - Aquaminums and Waterfront Apartments
- 17 - Northern Marina Village
- 18 - Yas Village Town Centre
- 19 - Yas Village
- 20 - Waterfront Apartments
- 21 - Yas Arena



fotografia aérea de uma ilha modelo completamente desenvolvida no The World



render da Strata Tower, no resort Al-Raha Beach (ver imagem geral alínea 6.1.1)



render da Yas Island com vista aérea a partir da marina (ver localização na imagem da alínea 6.1.1)



Al-Reem Island, render (em cima) e fotografia da maquete geral (em baixo)



Shams Abu-Dhabi, render geral (em cima)

e render do complexo The Gate (em baixo), com o aspecto da disposição das torres, que abraçam a Sky Tower



Por ocasião da Cityscape 2006, os investidores espantaram-se ao ver que o projecto para a ilha Yas seria para Abu-Dhabi e não para o Dubai. A ilha, de 25 quilómetros quadrados localizada a norte do aeroporto e a trinta minutos a este da ilha principal, está num ponto estratégico, perto do aeroporto e com excelentes acessos à autoestrada para o Dubai. Para além de residências, hotéis, zonas comerciais e estruturas a que o programa misto já nos tinha habituado, a Yas Island trás pela primeira vez verdadeiros parques temáticos para Abu-Dhabi: o Ferrari Theme Park, elemento central do plano; o Warner Bros. Theme Park e o Water Park.

Aparentemente apostando na diversificação da sua economia, Abu-Dhabi não se dirige primeiramente a um público-alvo estrangeiro, como o Dubai. A capital dirige o seu mercado a compradores nacionais ou provenientes de outros países Árabes, num clima a que chamam de *"compatibilidade cultural"*, sem que haja semelhante atitude no que toca à manutenção ou progresso da sua identidade arquitectónica, estando ela a ser vendida ao gosto (melhor ou pior) dos arquitectos e engenheiros destas empresas.

Um mega projecto para outra ilha confirma esta nova etapa no desenvolvimento da cidade. Localizada apenas a 300 metros nordeste das margens da ilha principal, a Al-Reem Island apresenta-se como centro residencial, comercial e financeiro (a adicionar ao da ilha vizinha Sowwah), cobrindo uma área de 6,5 milhões de metros quadrados. A ilha, destinada a acolher mais 280.000 residentes, divide-se em duas zonas, Al-Shams e Najmat Abu-Dhabi, que serão respectivamente exploradas pelas empresas Sorouh e Al-Reem Investments.

O Shams Abu-Dhabi (tradução – o sol de Abu-Dhabi) será uma vasta área residencial, cerca de 25% do total da área da ilha, que contará também com hotéis, comércio e uma marina, sendo que o que se destaca na intervenção é uma zona verde numa localização central no plano, uma espécie de Central Park, onde num dos seus extremos se implanta um conjunto de quatro torres de 80 pisos (ligadas no topo por um elemento circular), altimetria inédita até então em Abu-Dhabi. As novidades neste campo não se ficam por aqui, visto ser precisamente neste plano que se insere a Sky Tower, que quando completa será a mais alta estrutura em Abu-Dhabi, com 379 metros. O arranha-céus situar-se-á no complexo The Gate, zona de entrada para o Shams, e será um misto entre edifício de escritórios e apartamentos. O projecto para o The Gate é tido para os projectistas como um novo ícone para a capital, que exaltam a composição do conjunto edificado: quatro torres de 80 pisos dispõem-se segundo um arco que constitui uma espécie de orla, quer para a Sky Tower quer para o edifício mais baixo, que parece fechar-se sobre si próprio; a Sky Tower aparece a dominar o conjunto, num volume solto e singular.

Abu-Dhabi entra assim num clima semelhante ao do Dubai no que toca ao sector imobiliário, contudo, o Dubai ainda consegue ir mais longe. Viciado na promessa do novo e apoiado por fortes campanhas mediáticas, o Dubai gera uma cultura urbana baseada no instantâneo ou, como Koolhaas define, no *"junkspace"*, no sentido em que novos projectos são anunciados e iniciados quase semanalmente, não parecendo haver espaço e tempo para o criticismo.

A cidade passou a ser um território de incrementos urbanos. O caso do Dubai apresenta a maior parte desses incrementos localizada em pólos principais - Bur Dubai, Jebel Ali, Jumeirah, a longa avenida do Sheikh Zayed e, mais recentemente, na Dubailand – sendo que os novos mega projectos que vão aparecendo não contemplam a lógica da cidade no seu todo, pois todos eles carecem de todo o tipo de relação entre si. A cidade é incrementada na lógica do *place-making*.

Muito recentemente, o Dubai consegue ainda engrandecer a escala destas intervenções. O Burj Dubai está perto da sua finalização e será a estrutura mais alta do mundo, com 818 metros. De resto, já há planos para um edifício com 250 pisos que o ultrapassará, na mesma cidade. A Dubai Marina (Emaar), quando totalmente completa, será a maior marina artificial do mundo, ultrapassando a de Los Angeles. Com 3,5 quilómetros de comprimento e localizada na zona de Jumeirah, será, dizem os responsáveis, o “foco do novo Dubai”. Trata-se de uma autêntica cidade com mais de 200 edifícios de alta densidade, entre as quais figurará a maior torre residencial do mundo. A Pentominium, com 516 metros, constitui uma estrutura leve e elegante inserida no contexto da densidade urbana da Marina, com elementos de vidro a sul que protegem os apartamentos da intensa luz solar, e varandas na fachada do lado oposto que alternam entre apartamentos e jardins suspensos.

A Dubai Waterfront é o mais recente projecto da Narkheel. Continuando a sua missão de multiplicação costeira, a empresa propõe, com este projecto, a adição de cerca de 375 quilómetros de costa, numa atitude de terraformação inédita em termos de escala, projectando o maior canal feito pelo Homem na história, o Canal Árabe, que unirá a Waterfront com a Marina, passando pelo interior do emirado. Duplicando o tamanho de Hong-Kong, a Dubai Waterfront assume uma localização próxima do porto de Jebel Ali e em relação directa com o projecto da Palm Jebel Ali, da mesma empresa.

A Waterfront City (OMA), integrada no mesmo projecto, apresenta com a sua densidade edificada argumentos para ser mais uma “Manhattan Árabe”.

E que dizer da nova Dubai World Center, uma cidade que cresce para o interior do emirado numa área total de 140 quilómetros quadrados, na qual está inserido o futuro maior aeroporto do mundo (Al Maktoum International) e será residência para mais de 900.000 pessoas...

De lembrar que a população do emirado situa-se presentemente nos cerca de 1,4 milhões, sendo que um projecto deste género assume quase uma duplicação da densidade da cidade, isto somado aos tantos outros projectos previstos para o Dubai.

A trajectória do desenvolvimento do país é reflectida no seu aumento populacional. De uns meros 180.200 habitantes contabilizados aquando a sua formação,

**a Dubai Waterfront é o maior projecto de terraformação actualmente em curso a nível mundial - nas imagens é possível ter uma noção da escala do projecto através dos edifícios que se vêem no render (à direita), que apresenta uma parte do arquipélago artificial em forma de cauda de escorpião que é exposto em planta na imagem de baixo**



fotografia tirada ao Burj Dubai em Abril de 2009, o qual se encontrava já em fase final



foto da Dubai Marina (em cima) e render da mesma com a integração do Pentominium (em baixo)



renders da Waterfront City, do atelier OMA



render geral do Dubai World Center



render geral do Dubai World Center

somam-se agora mais de 4,5 milhões de pessoas a viver nos Emirados Árabes. Porém, quem é exactamente esta população? Como se distribui, em termos económicos, culturais e sociais?

*Resorts*, casas de férias e desertos transformados em condomínios “verdes” constituem agora a grande regra no território do Dubai e crescentemente na capital. O turista é o cidadão perfeito, que chega, investe e parte passado algum tempo, fazendo a economia do país crescer sem constituir um encargo.

A situação temporária deste novo tipo de cidadão faz com que a densidade urbana nos Emirados Árabes seja virtual. Actualmente, as propriedades privadas adquiridas no Dubai não constituem a residência principal de quem as compra. A actual lotação da cidade é uma fracção da sua capacidade máxima e a fatia maior dos projectos em curso e já finalizados dirige-se a um sector minoritário da população.

Como e onde vivem os residentes, de classe média ou baixa, permanentes no país? Até quando esta estratégia de investimento externo irá resultar na sua economia? Que consequências há a nível cultural e social para este novo modo de viver a cidade, orquestrado pela tematização e segregação espacial provocada pelos novos planos e projectos?

1 – [http://en.wikipedia.org/wiki/Emaar\\_Properties](http://en.wikipedia.org/wiki/Emaar_Properties)

2 – <http://www.jumeirahbeachresidences.com>

3 – “Dubai: The Vulnerability of Success”, pág. 134

4 – Ensaio “Junkspace”, Rem Koolhaas, 2002

## 6.2 A Miragem

*“Tanto o urbanismo como a arquitectura do Golfo são claramente insustentáveis: sustentabilidade será o regime que irá impor uma mudança e uma revisão radical no que é um novo modelo de vida urbana.”<sup>1</sup>*

A análise urbana e arquitectónica elaborada na alínea anterior permitiu, em primeiro lugar, observar que o panorama (político) estratégico tanto do Dubai como de Abu-Dhabi se reflectiu directamente nas suas estruturas urbanas e identidades arquitectónicas. Surgem, em contextos tão diversos como o turismo e o sector financeiro, casos de novas morfologias urbanas e linguagens arquitectónicas exclusivas no mundo.

As cidades dos Emirados Árabes adaptam os modelos ocidentais enunciados, metamorfoseando-os em algo de único, quer pela abordagem eclética, havendo sempre um toque regional pelo meio, se bem que desprovido da sua função original (temático), quer pela procura da superlativização das intervenções como premissa para a aquisição de um status – o que o actual Sheikh Mohammad do Dubai chama de “classe mundial”. O caminho para a chegada a este estatuto deverá, no seu entender, ser o mais breve possível, “porquê dar pequenos passos quando podemos dar grandes?”. Tal está patente na abundância construtiva verificada desde inícios do século XXI e, mais do que isso, na sua escala sem precedentes no mundo inteiro.

O Dubai é de todas a cidade mais representativa desta síndrome de auto-afirmação, muito embora Abu-Dhabi queira parecer que está a enveredar pelo mesmo caminho, não se expõe nem se submete tanto aos interesses estrangeiros como a primeira, que deles depende para prosperar. Na alínea 5.1 tinha deixado antever um carácter a nível permanente para os dois emirados resultado das políticas económicas que antecederam a independência: mais mercantil e internacional para o Dubai a contrastar com o mais cauteloso e caseiro de Abu-Dhabi. Aproximado que está o fim das reservas petrolíferas no Dubai, este carácter acentua-se exponencialmente.

O Dubai como cidade é uma miragem para a atracção de investimento externo. O Dubai transformou-se numa marca. Como todas as marcas, o Dubai oferece os seus vários modelos, todos inseridos no mesmo território e estranhos entre si, num aglomerado de mutações. Na construção de uma marca, a publicidade é um dos factores mais importantes. Neste campo, o Dubai aplica-se meticulosamente a promover cada novo produto, com argumentos que lhe conferem invariavelmente um estatuto especial.

A cidade vai-se expandindo por adições, novas comunidades (temáticas e/ou fechadas), *resorts*, *malls*, zonas-livres e ilhas artificiais são os novos produtos de uma ordem desordenada e exclusiva. A cada nova adição surge um novo rótulo, primando pela exaltação da sua escala, parecendo que a cidade não está só a desenvolver-se mas também constantemente a querer colocar o seu nome do livro dos records – o mais alto arranha-céus, o maior *mall* com a maior pista coberta de ski, a maior torre residencial, a maior marina, o maior jardim de flores, o maior aeroporto, o maior arquipélago de ilhas artificiais, passível de ser visto do Espaço...

No aglomerado urbano, estes diversos modelos ou produtos são ligados por infra-estruturas – autoestradas, rotundas, vias rápidas, grandes avenidas – alheias à lógica do peão e concentradas apenas na do automóvel. Cada produto surge como que um refúgio temático para determinada classe populacional, masca-



principais projectos já concluídos ou actualmente em desenvolvimento no Dubai, referidos ao longo do capítulo 6  
1. Dubai Waterfront 2. The Palm Jebel Ali 3. porto de Jebel Ali 4. Dubai Marina (Jumeirah Beach Residences) 5. The Palm Jumeirah 6. Madinat Jumeirah 7. Burj Al-Arab 8. The World 9. Mall of the Emirates  
10. Burj Dubai e Dubai Mall 11. Business Bay 12. Dubai International Financial Centre 13. The Palm Deira 14. Dubailand 15. Emirates Hills 16. Canal Arabe 17. Dubai World Central 18. Dubai Festival City

rando uma realidade urbana de espaços públicos deficitária. Não é a cidade que seduz, são os seus produtos, que alcançam cobertura mediática a nível mundial. Por outro lado, também se verifica o contrário, sendo o Dubai já uma marca conhecida, todos os seus novos projectos são amplamente divulgados e discutidos num clima de euforia por pessoas em vários fóruns na internet, pessoas que se tornaram fãs do que o Dubai representa ser através dos seus produtos.

Tendo no turismo um dos principais pilares da sua economia, o Dubai é a cidade da sedução por excelência que acciona todos os mecanismos para que nela a experiência de férias seja completamente adaptável a todas as culturas. Nestes casos, os *resorts* são “nichos especiais”<sup>22</sup> onde os vícios e os comportamentos ocidentais são permitidos, em concepções espaciais que são claramente familiares para o turista americano ou europeu, polvilhadas com um toque exótico, neo-tradicional árabe, assumindo uma determinada temática.

Como cidade e emirado pertencente a um país de vincadas tradições religiosas e culturais que não se coadunam com as do Ocidente, com um governo que se manteve como uma monarquia federal constitucional onde a liberdade de imprensa (assim como outras) é condicionada, o Dubai, tendo apostado no turismo, viu-se obrigado a criar um sistema de “liberdades modulares”<sup>23</sup>, pois grande parte da cidade é mesmo pensada com um único fim - o lazer. Assim, os *resorts* são pensados como algo que sugere ao turista Ocidental uma certa familiaridade relativamente à sua conduta e concepção espacial, num lugar que lhe é estranho.

O *resort* actua como uma máscara sobre a realidade citadina, promovendo os chamados *total lifestyle experience* ou *placemaking*, termos que surgiram entre os arquitectos que se especializaram na criação de comunidades temáticas, como os ateliers WATG e os Jerde Partnership.

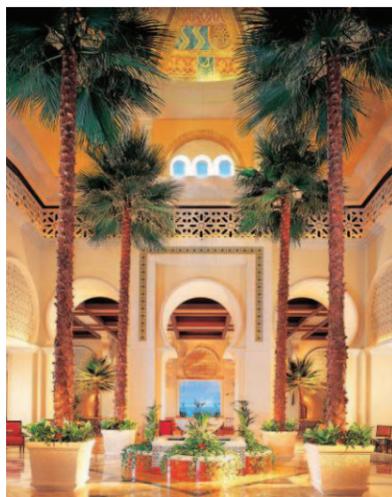
Os primeiros são os responsáveis por vários projectos em território árabe e especialmente no Dubai, como um hotel do já apresentado *resort* Jumeirah Beach Residence, as Emirates Hills, o hotel Atlantis na Palm Jumeirah e, em Abu-Dhabi, o luxuoso Emirates Palace. No hotel de Jumeirah Beach, os arquitectos concentram os seus esforços em simular um edifício e lugar que invocasse características da arquitectura vernacular, a casa tradicional árabe, na tentativa de criar a sensação de uma identidade arquitectónica que foi posta de parte aquando da adopção do modernismo. Esta arquitectura faz (para quem está a frente do planeamento destas cidades) apenas sentido ressuscitar de um modo neo-tradicional e *kitsch* em complexos separados e barricados do aglomerado urbano a que se pode chamar verdadeiramente de público e com o único objectivo de fomentar o hiper-consumo através do turismo.

A ilusão arquitectónica no Dubai é amplamente explorada, para além dos *resorts*, os *malls* com temática árabe são uma simulação orquestrada do que se passa a poucos minutos, nas ruas do histórico núcleo de Deira, barcos que imitam as antigas *dhow*s (antigos barcos mercantis árabes) levam turistas endinheirados num passeio por uma enseada em Madinat Jumeirah, que embora alusiva à enseada real do Dubai, dá a sensação de ir buscar algo a Veneza.

Os Jerde Partnership são arquitectos californianos defensores da doutrina do *placemaking*, ou seja, promovem intervenções urbanas e arquitectónicas condensadas e localizadas numa determinada área da cidade e dotadas de uma determinada linguagem e morfologia necessariamente alheias ao resto da massa urbana, pois não procuram a continuidade com esta mas sim a orquestração de locais que “promovam memoráveis experiências aos visitantes”.



hotel One&Only Royal Mirage, na Jumeirah Beach, Dubai (em cima e em baixo) é um dos exemplos do luxo combinado com um toque exótico num projecto assinado pelo atelier WATG



a marina semi-circular numa vista aérea sobre a Dubai Festival City (em cima)

em baixo, os percursos pedonais e canal da Festival Waterfront Centre, e fotografia do espaço interior do edifício principal



Dubailand, render de uma vista aérea

Neste contexto entramos na abordagem da Dubai Festival City, um dos maiores planos de comércio e turismo em todo o Médio Oriente, cujo projecto é parcialmente assinado por este gabinete, que desenhou a zona edificada junto à enseada, a Festival Waterfront Centre. Trata-se de um complexo edificado que assume uma frente semi-circular face à enseada, com consequências no desenho (circular) da marina, também parte do projecto. Mais para o interior, uma avenida pedonal parece irromper pelo meio do edificado e, assumindo a mesma direcção que este, prolonga-se até ao seu limite, acompanhada lateralmente por um canal artificial que evoca a água quando a sua presença já é tão próxima, na enseada. A avenida pedonal é o elemento principal de *placemaking* neste projecto, trabalhada com o canal artificial e diversas pontes pedonais e *passerelles* aéreas que distribuem para os vários pontos comerciais, de lazer e restauração.

O objectivo principal é a criação de um clima exótico e prazenteiro que propicie o consumo e ao mesmo tempo conceba um género de “pano de fundo” para os concertos e eventos que ali se dão, como é o caso da abertura do famoso Dubai Shopping Festival, os trinta dias de apoteose do consumismo na cidade que atraem pessoas de todo o mundo.

Experiência e espectáculo estão intimamente ligados e, uma vez mais, ilusão e miragem são palavras que aqui se incluem. O Dubai promove a sociedade do espectáculo. Sendo o espectáculo uma realidade construída ou encenada, uma vez mais a cidade nos distrai do real, deixando-nos com um sentimento de inautenticidade.

Seguindo este fio de raciocínio, observemos a Dubailand - esta não se trata apenas de uma Disneyland em tamanho gigante no Dubai. É o “parque de temático dos parques temáticos”, levando ao extremo esta procura pela espectacularidade. Como uma cidade-fábrica de sensações, o visitante é convidado a entrar numa condição urbana onde realidade e ficção se confundem.

Considerado o projecto de maior escala a nível mundial em termos de turismo, comércio e lazer, vai cobrir uma área com cerca de 278 km<sup>2</sup>, ou seja, duas vezes maior que o maior parque temático do mundo, a Disney World na Florida, e aproximando-se da área total de terreno ocupada actualmente pela soma de todo o edificado no emirado. A sua implantação desloca-se para o interior, no território desocupado atrás da Emirates Road, estendendo-se desde a parte sul das Emirates Hills até quase junto da enseada. Os números são exorbitantes, o investimento privado neste mega-projecto ronda os 3,6 biliões de euros.

Com 45 mega-projectos e cerca de 200 sub-projectos, a Dubailand aposta num conjunto de atracções que fornecem variadíssimas experiências em diversos sectores: no campo da história, diversos projectos-réplica e/ou fantasiosos estão previstos, como os jardins suspensos da Babilónia, o Taj Mahal e as Pirâmides de Gizé, sem esquecer o “Restless Planet”, um parque temático jurássico feito em parceria com o Museu Nacional de História Natural em Londres, que apresentará réplicas mecânicas de dinossauros num ambiente cuidadosamente orquestrado; no campo do desporto, mais uma parceria, desta vez com Tiger Woods, para a construção de um complexo de campos de golfe, um Snow World que dará, à semelhança do que acontece no *mall* dos Emirados, oportunidade aos visitantes de esquiar por pistas cobertas artificiais, e por fim a Dubai Sports City, que contará com vários estádios e instalações para a prática desportiva; no que toca ao entretenimento, nomes sonantes como a Warner Brothers, a Marvel e até a companhia Dreamworks já anunciaram a sua presença na Dubailand com os seus respectivos parques temáticos.

Entre a exaustiva lista de instalações, parques e cidades temáticas que terá a Dubailand, ainda se destacam o maior jardim zoológico do Médio Oriente, o *mall*

da Árabia (segundo maior *mall* do mundo, ultrapassado apenas pelo seu vizinho Dubai *mall*), a Dubai Motor City (com o autódromo do Dubai), a Global Village (onde se celebra multiplicidade de culturas a nível de comércio, arte, e gastronomia), a Women's World, a Bawadi (uma série de resorts temáticos implantados ao longo de uma grande avenida, claramente a fazer lembrar a *Strip* de Las Vegas), o Virtual Games World, a Kids City, a Legoland... a lista não parece ter um fim, “é como se uma lista de todos os passatempos da humanidade tivesse sido passada para uma apresentação em powerpoint e depois votada ao acaso através de um simples erguer de mãos.”<sup>14</sup>

Uma vez mais, o Dubai utiliza o excesso como factor publicitário numa amálgama de produtos de entretenimento. O projecto será, inevitavelmente, um dos pontos principais da cidade, de um Dubai que se vê assim cada vez mais com uma realidade urbana alienada, ainda para mais caricaturando a sua tradição arquitectónica em *resorts* temáticos como é o da City of Arabia. Inserida na Dubailand, esta cidade dentro da cidade é mais um exemplo de uma promessa de um *lifestyle* tradicional.

Em tudo isto está patente uma crise de identidade construtiva: não havendo uma investigação de como as estratégias formais, espaciais e tecnológicas responderam a desafios particulares em contextos passados, elementos funcionais são frequentemente reduzidos a elementos decorativos. Arquitectura neo-tradicional, acompanhada do enorme *mall* da Arábia com a presença de dinossauros mecânicos?

Tudo leva a crer que, no Dubai, a atracção é a própria realidade, porém, a verdade é que a cidade criou uma realidade única e exclusiva que contesta as noções pré-existentes de identidade, subúrbio, público/privado e trabalho/lazer.

Natural e artificial começam a confundir-se na manipulação da paisagem feita quer no sentido da abertura de novos canais aquáticos no território, quer pela força da terraformação, criando as famosas ilhas artificiais.

Este último caso foi o responsável da introdução de um novo conceito de subúrbio, o hidro-subúrbio. As ilhas foram os produtos que publicitaram verdadeiramente a marca Dubai. Eram algo de original e luxuoso, reuniam características de lazer, privilégio e segurança que desde logo interessaram o seu público-alvo com possibilidades económicas acima da média. Arquitectura e paisagem tornam-se assim partes de um sistema único, caracterizado por uma experiência espacial controlada e refugiada da que mais se aproximava da autenticidade da cidade árabe, nas ruas do núcleo de Deira.

As ilhas rotularam o Dubai como principal centro de lazer do Médio Oriente e destino de excepção no panorama do turismo global. Acomodação temporária e residência permanente começavam-se também a confundir. Embora visivelmente orientadas para o turismo, as residências nestes hidro-subúrbios proporcionavam as condições ideais para o início de uma vida nova, longe do “mundo real”.

“Muitos de nós preferem viver no ilusório; no alternativo... hoje compramos lazer num lugar de satisfação obtida a custo monetário.”<sup>15</sup>

“Não vim para o Dubai por algo «real» ... já me fartei de viver em lugares reais.”<sup>16</sup>

A cidade é uma miragem também neste sentido, pois invoca não só uma condição de destino para as férias de sonho como também o escapismo.

Sendo a cultura contemporânea alimentada pelas tecnologias digitais, o acelerado urbanismo da cidade é apoiado por “ferramentas avançadas de sonhos” que arquitectos e empresas manipulam eximamente, atraindo clientes de todo o mundo.



localização da City of Arabia na Dubailand (em cima)

em baixo, vista aérea geral e de um conjunto residencial, renders



mega cartazes no Dubai

com cartaz onde se pode ler “a fazer-se história” (em baixo)



O desenvolvimento urbano no Dubai é apanhado no contexto da grande evolução registada nas tecnologias de comunicação, informação e imagem digital. Porque a cidade é uma miragem para atracção de investimento externo no sector imobiliário, e porque neste sector é o consumidor que se move e não o produto, as ferramentas digitais actuam no sentido da antecipação e da persuasão.

Imagens digitais ou *renders*, vídeos e textos são os meios usados para a exaltação dos produtos espaciais da marca Dubai, correndo o mundo através da internet e da televisão. A comunicação digital tornou-se no grande veículo publicitário da cidade, para além dos media. Sendo as criações arquitectónicas na maioria de origem ocidental, foi a tecnologia digital que de facto possibilitou tamanha rapidez de processos, pois rapidamente um desenho feito num escritório em Nova Iorque era enviado por meios digitais para os responsáveis pelo projecto nos Emirados Árabes. Da mesma forma, imagens e vídeos do mesmo produto seriam enviados para a parte comercial da empresa imobiliária responsável pela venda do produto.

O Dubai vende os seus produtos antes da sua conclusão. A tecnologia evoluiu de tal forma que a representação se confunde com a realidade, em termos visuais. O cliente, acreditando no *render*, está a ser manipulado, pois este é facilmente editável (distorção perspéctica, luz, envolvente...) e, acima de tudo, a sua percepção está a ser transferida para uma realidade virtual na qual se celebra a inconsciência da realidade da cidade e do país.

A imagem virtual consagra feitos urbanos e arquitectónicos no Dubai inauditos para o resto do mundo. A cidade aposta, através da última, na antecipação da sua condição para alimentar a especulação e auto promover-se. Porém, quando confrontados com a realidade, o choque dá-se entre as imagens que são previamente produzidas no nosso cérebro e o que de facto observamos. A cidade é um local novo mas em constante renovação, é um aglomerado de mega-projectos em construção, deixando a sensação de ter uma condição de inacabado.

Somos confrontados com uma cidade promessa, onde, a delimitar os terrenos em construção dos grandes arranha-céus e gruas que com eles partilham o espaço nas alturas, enormes cartazes celebram a promessa de um futuro próximo e risonho.

Recentemente, a maior promessa (e quase cumprida, estando prevista a sua conclusão em Dezembro deste ano) do Dubai foi a do mais alto arranha-céus do mundo, o Burj-Dubai. O projecto inicia-se em 2004 com esta promessa. A indefinição quanto à sua verdadeira dimensão gerou curiosidade a um nível global, mais uma vez, a televisão e os blogues na internet contribuíam para publicitar o projecto. Alimentados pelas imagens virtuais que os responsáveis iam lançando, o desenvolvimento do edifício foi minuciosamente acompanhado em todas as suas etapas e amplamente divulgado através de vídeos e fotografias que acompanhavam a sua construção.



Burj-Dubai, a difusão mundial constante dos seus progressos, a sua altura máxima de 818 metros é atingida em Março de 2009

A cidade, não possuindo uma história urbana significativa, vai-se alimentando de novos feitos históricos a cada nova concretização megalómana.

O urbanismo no Dubai é um caso de estudo singular. Tudo o que acontece na cidade prende-se com uma estratégia definida desde os seus primórdios. Para a alcançar, os seus responsáveis descartaram uma identidade urbana e arquitectónica em favor de uma global ou genérica, num clima de hiper-consumismo e de necessidade de escapar à “cidade real”, de encontro à cidade imaginária e paradisíaca. Publicitada e difundida mundialmente pelos novos meios de comunicação e tecnologias de imagem, o Dubai proporciona ao escapista um clima de fantasia e ao mesmo tempo uma bem-vinda familiaridade, permitindo todos os tipos de liberdades a que outras culturas estão habituadas, ganhando com isso a confiança destas, que nela investem e se instalam.

Por todas estas características, o urbanismo e arquitectura no Dubai cai na categoria de um não-lugar. A cidade está em todo o lado dentro do território e fora dele, no hiperespaço, mas ao mesmo tempo parece não ter raízes, não parece agregar-se e polariza-se à razão da especulação. É uma cidade construída com o objectivo de captar o espectador, de maravilhar, descomprometida com a sua história e descontextualizada no espaço e no tempo.

Nestes termos, surge a imagem da primeira cidade-parque temático da história, o Luna Park.

O Luna Park foi um parque de diversões projectado em 1903 em Coney Island (uma espécie de ilha-laboratório experimental que precedeu Manhattan) por Frederick Thompson e Elmer Dundy, baseado numa linguagem arquitectónica que reprovava o estilo vigente, num “estilo livre renascentista e oriental”<sup>1</sup> e numa “espécimen de arquitectura lunar”<sup>2</sup> que iria promover a alegria e o espectáculo.

Sendo um manifesto contra o clima *beaux arts* da época, o Luna Park foi também uma primeira incursão pela arquitectura do espectáculo, um erguer aleatório de elementos verticais que guerreiam entre si pela sua individualidade, à semelhança do que acontece no Dubai, um deserto, um laboratório experimental para uma arquitectura genérica, onde os seus produtos se desafiam.

Thompson cria aqui uma cidade mágica baseada na sua aparência exterior mas sem competência funcional, uma vez que as suas torres não possuíam espaço interior suficiente nem estariam prontas estruturalmente para albergarem qualquer tipo de actividade.

Num “conjunto de torres e pináculos brancos como a neve, recortados contra o azul celeste [que] resulta maravilhosamente agradável para uns olhos profundamente cansados do tijolo, da argamassa e da pedra da grande cidade”<sup>3</sup> Thompson cria um “bosque de torres” naquele que é o primeiro planeamento onde impera a verticalidade do construído. Thompson faz com que a sua arquitectura seja uma miragem através da electricidade. Ao fim do dia, milhares de luzes montadas acompanhando as silhuetas das torres se acendem, renovando a percepção da cidade-parque, presenteando o espectador com “uma fabulosa cidade fogo eleva-se de repente do oceano até ao céu”<sup>4</sup> – algo que pode ser comparado com as luzes dos arranha-céus ainda em construção que se acendem nas noites quentes da cidade árabe. Formando várias linhas e colunas que revelam a escala e forma dos edifícios, a iluminação ilude no sentido em que o seu contraste com a total escuridão envolvente constitui a nossa única percepção do construído. À noite, os projectos no Dubai parecem já estar concluídos, a promessa da cidade é mais genuína.

O urbanismo no Dubai cai inequivocamente na qualidade de não-lugar através de um dos seus últimos produtos – as ilhas artificiais ultra-luxuosas de Erandi de



confronto entre imagens nocturnas, os edifícios em construção no Dubai (em cima)

e fotografias da “arquitectura eléctrica” do Luna Park (em baixo)

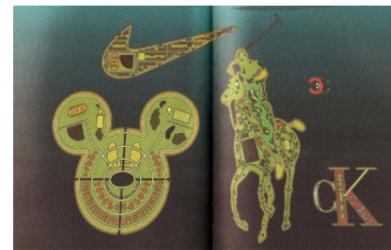
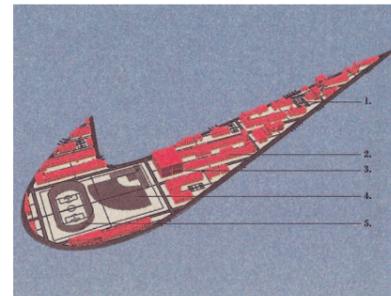
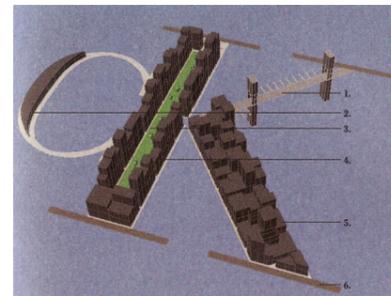


imagem das 5 intervenções propostas, em planta, por Erandi de Silva - da esquerda para a direita: Disney, Nike, Ralph Lauren, Chanel e Calvin Klein



a ilha da Nike, legenda: 1 – campo de basquetebol; 2 – residências; 3 – ginásio; 4 – campo de baseball; 5 – estádio.



a ilha da Calvin Klein, legenda: 1 – docas; 2 – galerias comerciais, discotecas; 3 – Central Park; 4 – residências; 5 - lojas e restaurantes; 6 – praia.

Silva – que, baseando-se no sucesso obtido pelas suas congéneres The Palms, propõe o que é a prova do derradeiro domínio dos interesses comerciais sobre a qualidade urbana.

Uma série de marcas de renome internacional é escolhida para promover e ser promovida num conjunto de ilhas artificiais de luxo. Emprestando o desenho do seu logótipo, que é terraformado, nomes como a Disney, a Nike, a Calvin Klein e a Chanel vêem as suas imagens serem importadas para um contexto urbano (neste caso hidro-urbano) cuja organização espacial será um resultado ditado pela lógica inerente ao desenho do logótipo.

Cada ilha será vocacionada para um *lifestyle*, de acordo com o conceito de cada marca – a ilha da Nike será contemplada com diversas instalações desportivas, enquanto que a da Calvin Klein terá uma vibrante vida nocturna.

As ilhas artificiais são um produto espacial já denominado por vários arquitectos e urbanistas como logopélago – arquipélagos com o seu desenho em planta baseado num logótipo.

Num emirado onde o comércio é a principal actividade, podemos inserir na figura da cidade esta denominação. O Dubai sobrevive à custa de grandes nomes que se instalam na cidade e que chamam a atenção do consumidor estrangeiro. As concepções espaciais que vão representar fisicamente as marcas adequam-se inevitavelmente ao carácter global que estas últimas possuem, patente nas centenas de centros comerciais e *malls* que povoam a cidade. Da mesma forma, mega-projectos de uso misto não escondem a sua origem, revelando um carácter e identidade em consonância com o público-alvo a que se destinam, ocidental.

A cidade é por isso um logopélago – uma marca, com a representação física de outras marcas, desacreditando qualquer relação com a sua verdadeira identidade, tornando-se urbano e culturalmente escrava de quem nela investe.

1 – “Al-Manakh”, pág. 195

2 – “With/Without: Spatial Products, Practices and Politics in the Middle East”, capítulo “Business Park”

3 – “Evil Paradieses: Dreamworlds of Neoliberalism”, Capítulo “Sand, Fear and Money in Dubai”

4 – artigo “The Mirage”, por Ian Parker, The New Yorker, 2005

5 – artigo “The Mirage”, por Ian Parker, The New Yorker, 2005

6 – artigo “The Mirage”, por Ian Parker, The New Yorker, 2005 - entrevista a uma residente Libanesa/Canadiana no Dubai.

7 – “With/Without: Spatial Products, Practices and Politics in the Middle East”, capítulo “Skyscraper”, página 245

8 – “Delirious New York: a Retroactive Manifesto for Manhattan”, frases de Frederic Thompson

## 7. A cidade Local/cidade Global

### 7.1 Os habitantes dos E.A.U.

Ultrapassada a abordagem descritiva e crítica da evolução urbana nos Emirados Árabes Unidos, o presente capítulo debruça-se sobre a sua realidade, sobre como a vivência no país e como o quotidiano dos seus habitantes nativos mudou com a estratégia de investimento externo instaurada nos seus núcleos urbanos principais. Como é que estas alterações a nível urbano (e claro, económico) se repercutem a nível social e cultural, é a pergunta que se impõe nesta dissertação e nos leva para as considerações finais deste estudo.

Para falar de uma realidade social e cultural é necessário, em primeiro lugar, procurar saber o que esta contém. Ao longo da dissertação, foi-se tornando indiscutível, pela descrição das cidades dos Emirados Árabes, o carácter multicultural presente nas mesmas. Desde a imigração persa para o Dubai, no início do século XX, até ao presente influxo de população sul asiática, obreira nas grandes construções das cidades emiratenses, uma população nativa é inevitavelmente apanhada neste choque civilizacional, a qual não fica imune às mudanças inerentes e consequentes de um contínuo câmbio demográfico e urbano no país.

O território do Golfo nunca deixou de ser povoado por diversas culturas e nacionalidades, a confirmar este carácter basta recuar alguns séculos, ao tempo dos Descobrimentos, e contemplar a cultura portuguesa a invadir esta região. A riqueza petrolífera dos Emirados Árabes foi o mais recente chamariz para uma nova transformação demográfica do país. Na década de 1970, uma primeira vaga de imigrantes de origem sul asiática, iraniana e iraquiana chega à região. Nos anos seguintes, a vaga de imigração torna-se directamente proporcional ao desenfreado desenvolvimento urbano das suas principais cidades.

Constituindo actualmente 80% da população dos Emirados Árabes Unidos, os imigrantes conseguem dividir-se em grupos, observando-se uma peculiar correspondência entre a sua origem, o tipo de trabalho exercido e seu estatuto social. De facto, a sociedade emiratense pode ser organizada com um esquema em pirâmide, semelhante à sociedade medieval europeia.

Começando pelos imigrantes sul asiáticos, que compõem 50% da população do país (cerca de dois milhões de pessoas), estes são na sua maioria homens, trabalhadores no sector da construção. São a principal mão-de-obra do país, atraídos por salários e condições que não possuem na sua terra natal, emigram para o Dubai e Abu-Dhabi na busca de alguma riqueza. Para além de Indianos, Paquistaneses, Cingaleses, Filipinos e Chineses, uma crescente imigração Egípcia e de outros países africanos também se junta a esta, na base da pirâmide social do país.

Um pouco acima na pirâmide está a restante população imigrante oriunda em parte dos países árabes vizinhos, como o Irão, o Iraque, Líbano e Jordânia, e dos países (maioria ocidentais) desenvolvidos, como os E.U.A., o Canadá, a Austrália e diversos países europeus, constituindo os restantes 30% da população imigrante. Neste extracto encontra-se a denominada classe média, da qual fazem parte o pessoal dito qualificado (pois muitas vezes não o é) que ocupa cargos importantes em determinada actividade ou é mesmo o dono de um negócio que decidiu transferir para os Emirados Árabes, dadas as lucrativas

vantagens que o país oferece.

Ambas as classes apresentadas procuram uma situação temporária no país, de rápido e fácil lucro. Geralmente, o plano é permanecer apenas alguns meses até alcançarem uma quantia satisfatória para voltarem às suas origens.

Em minoria, num patamar acima da mesma pirâmide e com presença permanente no território está a população nativa, os emiratenses, que perfazem os restantes 20% da composição demográfica da federação. Esta pequena fatia de população, por ser nativa, goza de alguns privilégios e incentivos não disponíveis às restantes classes – não paga segurança social, goza de um acesso gratuito à educação (ensino superior incluído), de privilégios na aquisição de propriedade e de cargos no governo – sendo uma classe patrocinada pelos governantes e respectiva família, que estão obviamente no topo da pirâmide social.

Embora a região tenha uma substancial experiência em reconhecer a diversidade étnica e cultural, *“aceitando tanto a integração e a distinção, como a globalização e o regionalismo/família”*, e por isso tenha um carácter extremamente internacional, estamos perante um país de contrastes.

A coexistência entre nativos e imigrantes é, como vai ser possível concluir, pacífica mas silenciosa. Pouca interacção existe entre as classes, derivada de múltiplos factores. Por parte da população nativa, há um clima de desconfiança e até medo face a uma população imigrante q está em maioria no seu país. Por parte dos imigrantes, existe um fenómeno de estereotipização dos nativos, decorrente da sua privilegiada condição de vida.

A erosão da cultura arquitectónica, já demonstrada pela entrada em cena de um modernismo global, foi um dos factores que potenciou o agravamento de uma erosão cultural nos Emirados Árabes. A arquitectura e o urbanismo foram parte integrante de uma estratégia de desenvolvimento e creditação de um *lifestyle* desvinculado da realidade e do contexto local, que desencadeou diversas patologias sociais, urbanas e ambientais.

1 – “Al-Manakh”, pág. 292

### 7.2 Os locais e os temporários

A análise demográfica feita na alínea anterior permite a idealização de um clima de multiculturalismo e contrastes sociais presente nos Emirados Árabes. Partindo da generalização feita previamente quanto a estes dados, salienta-se agora o emirado do Dubai numa análise de qual o impacto dos mesmos na realidade da sua vivência urbana e social.

À semelhança do que acontece na alínea 6.2, o exemplo de cidade de “classe mundial” orgulhosamente proclamado pelo Sheikh Mohammad é agora analisado na sua pior faceta. Tal não é feito com o objectivo de denegrir a imagem da cidade, mas sim deixar transparecer o resultado da adopção de determinado modelo de desenvolvimento para uma realidade social tão única e distinta.

Analisada que está urbana e demograficamente, o estudo prende-se nesta etapa com o cruzamento destas duas observações, salientando os principais pro-

blemas deste modelo de cidade e dos dividendos sociais que dele são retirados.

Na amálgama étnica que é a população do Dubai, a primeira questão a ser colocada é se de facto a cidade propicia o intercâmbio cultural. A resposta é claramente negativa. Apesar dos esforços por parte do governo no apelo à integração dos imigrantes na cultura árabe através de “programas de desenvolvimento social e agências governamentais que promovem a identidade dos E.A.U.”<sup>11</sup>, a verdade é que as inúmeras cedências que o mesmo governo fez e continua a fazer supostamente em benefício de um bem-estar geral (que na verdade é o bem-estar de uma minoria imigrante) acabam por ser prejudiciais para a criação de um sentimento de comunidade.

Todos os imigrantes recém-chegados ao Dubai, qualquer que seja a classe a que pertencem, chegam com uma data de saída previamente agendada. A ausência de impostos foi a primeira cedência do governo, o que fez com que o Dubai se tornasse num local temporário de criação de riqueza para os imigrantes, sempre com o retorno em vista para o país de origem. Ainda, esta medida faz com que haja um desinteresse pelo cuidado com as estruturas e espaços públicos, não se desenvolvendo uma responsabilidade cívica.

A falta de representação da sociedade civil na cidade leva a que, por exemplo no capítulo urbano, não se exerça um protesto colectivo quando projectos irregulares são postos em marcha pelo governo – novos arranha-céus são implantados sem ter em conta os edifícios pré-existentes (muitas vezes surgem “monstros” a retirar a visibilidade da paisagem) e novos troços de auto-estrada são abertos junto a zonas residenciais, numa cidade que cada vez se torna mais desafiante andar a pé, tanto pela ausência de espaço público qualificado, como pelo perigo dos atropelamentos – “O Relatório de Estado Global da Segurança Rodoviária, publicado na segunda-feira pela Organização Mundial de Saúde (OMS), mostra que os peões dos E.A.U. são quase sete vezes mais propícios a morrerem nas estradas do que os Britânicos.”<sup>12</sup>

A cidade parece concentrar-se em no seu crescimento vertical, descurando o que se passa à escala humana: “A falta de pontes pedonais, passagens para peões e trilhos para bicicletas coloca peões e ciclistas – que normalmente compõem «a camada mais pobre da população» - em grande perigo.”<sup>12</sup>

A preocupação pelo acabamento do espaço público e infra-estruturas adjacentes às altas construções é relegada muitas vezes para segundo plano. Numa zona de Jumeirah, “Mais de um ano depois de se terem mudado, os residentes das Jumeirah Lakes Towers afirmam estar ainda a viver num terreno em construção, sem supermercados, sinais rodoviários, internet ou tv por satélite.”<sup>13</sup>

Por outro lado, a abertura e tolerância manifestada pelo Dubai face a todas as culturas que se instalaram no território, e particularmente em relação à cultura Ocidental, assombrou a vivência da cidade, que se torna uma experiência estranha a diversos níveis. Os governantes foram demasiado longe numa estratégia de providenciar aos imigrantes ocidentais a tolerância dos seus vícios, e assim entraram em conflito com o modo de ser e estar árabe. A febre do consumismo natalício, por exemplo, ultrapassa já em grande escala a comemoração dos feriados árabes. Os restaurantes no Dubai abrem durante o jejum mensal diário do Ramadan, desafiando as regras religiosas.

“Senti estes dois anos como umas férias mais compridas, uma espécie de alienação da vida real. Não tinha intenção de permanecer e criar os meus filhos aqui. Nem me sentia em casa, nem me era estranho o suficiente para requerer uma assimilação.”<sup>14</sup>

O potencial que reside na multiplicidade cultural que é o Dubai vê-se defrau-



Lakes Towers completas, mas ainda sem condições envolventes, um ano depois da sua conclusão

do pela falta de interacção entre nativos e imigrantes. Os nativos vêm-se numa crescente procura de refúgio da cidade ocidentalizada, o que leva mesmo alguns a estabelecerem-se nos seus arredores, onde encontram maior possibilidade de criar os seus filhos de acordo com a tradição árabe. Os imigrantes ocidentais são convidados a viver uma vida superficial, sem preocupações de carácter político, conduta social e cultural. A língua inglesa torna-se assim predominante na sociedade, embora a maior fracção dos nativos não a fale fluentemente. Na cidade, as vestes tradicionais dos nativos (*abayah* nas mulheres e *dish-dash* para os homens) contrastam com o modo de vestir despreocupado dos imigrantes e turistas ocidentais. O consumo do álcool, proibido pela religião islâmica, é tolerado no Dubai. Numa cultura marcada pela reserva no comportamento social do sexo feminino, a prostituição marca uma presença permanente nas casas nocturnas da cidade.

Todas estas contradições levaram a uma sociedade sintética em que cada classe da sua pirâmide conta apenas com o apoio dos seus semelhantes. Ao final do dia, cada camada social recolhe ao seu “reino”, em diferentes variantes - ao seu condomínio fechado, ao seu *resort*, à sua *villa*, ao seu *labour camp* – sendo que a observação global da cidade nos dá a certeza de que estas são tipologias dispersas num urbanismo descontínuo, incrementado, temático e de contrastes acentuados.

No alto do seu *skyline*, arranha-céus ultra-modernos misturam-se com outros, de temática neo-tradicional árabe, assegurando a democratização do ícone. Ao nível do peão, o uso do espaço é regulado pelas paredes, portões, ruas privadas, arames farpados e postos de segurança que previnem em última instância a interacção entre diferentes grupos sociais e etnias.

O modelo da cidade do Dubai gerou desde cedo a segregação espacial, e, em consequência, a segregação social. A privatização do espaço tomou conta da cidade, aprofundando cada vez mais o fosso entre duas realidades – uma promovida por interesses comerciais, encenada, e a realidade efectiva.

Tudo começa com o sector turístico, onde entra em cena o “destino privado urbano”<sup>15</sup> de que são exemplos os casos do *resort* de Madinat Jumeirah (ver alínea 6.1.1) e, mais recentemente, da City of Arabia – “Diferentes dos espaços públicos, os destinos urbanos privados possuem certas restrições quanto ao seu acesso, uso, e o tipo de actividades que neles poderão ter lugar”<sup>15</sup>. O turista ocidental vê-se assim numa atmosfera entusiasmante, exótica e, sobretudo, protegida da realidade efectiva da região. Nesta realidade orquestrada, o turista é convidado a ser uma personagem num cenário meticulosamente teatralizado, sendo as suas relações sociais também privatizadas, dispersando as suas atenções da realidade concreta.

A concepção presente nos *resorts* turísticos alastra-se ao campo imobiliário, numa atitude não tanto de esconder a realidade efectiva da cidade mas sim de proporcionar um refúgio da mesma. O aparecimento do condomínio fechado e da *villa* suburbana são fenómenos inerentes à segregação social no Dubai e vêm distanciar ainda mais a cidade e os seus habitantes de um sentimento de comunidade. Bem assim, a modernização levou a que a habitação unifamiliar (*villa*) se tornasse um meio de exaltação exterior da riqueza individual, algo reprovável pela religião islâmica. Como está patente na alínea 4.1, o embelezamento interior da habitação é apoiado na cultura islâmica pois existe uma procura de fortalecer assim a “esfera sagrada da família.”<sup>16</sup>

A exteriorização de uma condição de riqueza era considerada mau gosto. Não obstante, imigrantes ocidentais (e outros de classe média) temporariamente a trabalhar na cidade e população nativa procuram ambas estas soluções. For-

mando os seus próprios núcleos, que por regra tem que ver com a sua cultura e origem, visam tirar partido do rol de luxos e liberdades que a cidade oferece, estabelecendo-se em unidades residenciais deste tipo, num ambiente privado, familiar e controlado.

Muito embora o Dubai seja uma cidade com uma taxa de criminalidade baixa, está sempre presente um clima de medo e insegurança não só entre a população imigrante de classe média, mas sobretudo entre os nativos. Ambas as classes temem que as discrepâncias salariais entre elas e os trabalhadores sul asiáticos originem uma onda de criminalidade a qualquer momento. Ainda mais receosos estão os nativos, por serem alvo de regalias governamentais e uma minoria face à classe baixa imigrante. O factor medo contribuiu, assim, para o aparecimento destas tipologias.

Nem o uso das praias resistiu à segregação. Com um número limitado de praias públicas, o preço de entrar na areia oscila entre os 14 e os 50 euros por dia. Para uma família constituída por quatro elementos, os cerca de 200 euros gastos diariamente rapidamente afastam visitantes menos endinheirados.

Uma sensação de vazio percorre a cidade. A lógica histórica do *sūk* (mercado tradicional) no Dubai é completamente subvertida devido às transformações que se deram na lógica da própria cidade. O *sūk* ou *bazaar* era o espaço por excelência de encontro e socialização na cidade árabe. Para além disto, o *sūk* tinha um papel activo na definição da malha urbana da cidade. Actualmente, com a lógica da economia global implantada no Dubai, o mercado tradicional perde completamente a força urbana e social que outrora possuía, submetendo-se a uma abordagem puramente destinada a fins turísticos. Tal acontece tanto no espaço privado dos *resorts*, como o *sūk* existente em Madinat Jumeirah, como nas imediações ou incorporados nos diversos *malls* da cidade.

Num meio-termo entre o tradicional e o moderno, os interesses capitalistas pegaram na versão arruinada e esquecida do mercado tradicional e transformaram-na numa versão romântica e turística de variações exóticas, porém vendendo apenas o expectável, como incenso, pequenos *souvenirs*, brinquedos de praia e sandálias baratas.<sup>7</sup>

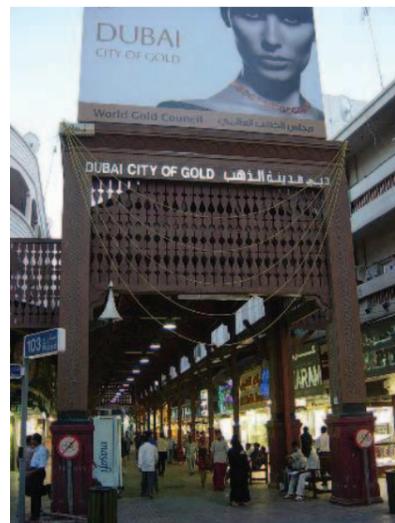
Baseados nos seus congéneres americanos descritos por Michael Sorkin, os *malls* no Dubai suscitam o mesmo criticismo no que toca à alienação da rua e da praça como principais palcos para a interacção da comunidade urbana e pelo

*“Enquanto que os bazaar islâmicos e as arcadas parisienses reforçavam a malha viária existente, os malls – ilhas pedonais num mar de asfalto – rompem ainda mais uma paisagem urbana já fragmentada.”<sup>8</sup>*

fenómeno de interiorização face à cidade.

Por outro lado, ao contrário dos *malls* ocidentais, a localização não periférica dos *malls* no Dubai gerou uma situação distinta quanto à sua importância nesta sociedade. A febre do consumo atinge altas temperaturas na região. O consumo é, aliás, a actividade por excelência das cidades dos Emirados Árabes. O *mall* surge como a estrutura que proporciona, para além do consumo, a frescura de um espaço interior passível de ser visitado por teoricamente todas as camadas da sociedade. Parece assim ser o único elemento a concretizar uma reunião entre os diferentes segmentos da população, o único espaço público (embora privatizado) ao qual todas as pessoas aderem ou podem relacionar-se (ver alínea 6.1.2).

Porém, apesar do *mall* ser um dos poucos lugares na cidade com potencial para exercitar este tão desejado entendimento multicultural, são mais uma vez colo-



imagens do Dubai Gold Souk, um exemplo da alteração patente nas estruturas tradicionais de comércio árabe - a imagem do Gold Souk evoca os seus antepassados, porém, já não estabelece a mesma condição urbana e muito menos social que outrora promovia



fotografias de cenas quotidianas dos trabalhadores imigrantes no Dubai - em cima, durante a pequena pausa de uma hora que têm pela tarde; abaixo, ao final do dia, a fila para o autocarro que os transportará até casa

cados entaves a esta situação. Surgem alguns artigos de jornalistas presentes na região que nos presenteiam com uma realidade que o governo teima em obscurecer – os imigrantes da classe baixa.

*“Contrariamente aos 100.000 imigrantes britânicos privilegiados no luxo do seu ar-condicionado, os trabalhadores asiáticos são banidos dos extravagantes malls, novos campos de golfe, e restaurantes caros.”<sup>9</sup>*

Mas afinal como e onde vive esta substancial fatia da população?

A partir da análise do milagre construtivo que é o Dubai, questiona-se como é que num espaço de quatro décadas se ergue uma cidade que conta com as maiores estruturas edificadas a nível mundial. A resposta encontra-se por toda a cidade e vestida em uniformes azuis - os imigrantes sul-asiáticos são a verdadeira força de trabalho do Dubai. Num país com poucas centenas de milhares de habitantes nativos, a actual imagem do seu território nunca seria concretizada sem a sua contribuição.

No artigo “The dark side of Dubai”, Johann Hari documenta o quotidiano e as condições de vida deste sector da sociedade, que é inequivocamente marginalizado por um governo que o tenta tornar invisível ao resto da população e ao resto do mundo, numa alegada neo-escravatura.

*“Todas as noites, centenas de milhares de jovens adultos que constroem o Dubai são transportados num autocarro dos terrenos em construção para vastos baldios de betão a uma hora da cidade, onde são alojados à parte.”<sup>10</sup>*

Um desses baldios dá-se pelo nome de Sonapur, cuja tradução é, ironicamente, “Cidade do Ouro”. Tal ironia é percebida desde o primeiro contacto visual com este *labour camp* – nome dado pelas empresas a este tipo de alojamento para trabalhadores da construção civil. Albergando cerca de 300.000 homens, trata-se de uma autêntica manta de retalhos feita com desperdícios construtivos, onde centenas de edifícios em blocos de betão e cobertura em chapa ondulante se dispõem segundo uma rígida e ortogonal organização espacial, fazendo lembrar os campos militares.

Sahinal Monir, um jovem de 24 anos proveniente do Bangladesh, conta a sua história ao mesmo tempo que abre as portas do compartimento onde vive a Johann Hari. *“Há quatro anos atrás, um agente de emprego chega à aldeia de Sahinal no sul do Bangladesh. Ele explica aos homens da aldeia que existe um lugar onde eles podem ganhar 460 euros por mês por trabalharem das 9 às 17 horas na construção civil. Um lugar onde lhes serão providenciadas boas condições, boa comida, e um bom tratamento. Tudo o que teriam de fazer seria pagar cerca de 2.600 euros para um visto de trabalho – o que pagariam sem problema em seis meses.”<sup>10</sup>* Sahinal foi um dos que aproveitou esta oportunidade e partiu rumo ao Dubai.

Os problemas começaram logo após a sua chegada à cidade, no aeroporto – *“o seu passaporte foi-lhe de imediato retirado pela sua empresa de construção”/“bruscamente, explicaram-lhe que daí em diante ele faria turnos de 14 horas de trabalho no calor do deserto...por 100 euros mensais, menos de um quarto do salário que lhe foi prometido.”<sup>10</sup>*

Sem passaporte, Sahinal vê-se impedido de voltar atrás na sua decisão e, como muitos colegas na mesma situação, escravo de um modo de vida árduo que o governo dos Emirados Árabes impõe aos seus imigrantes. O seu trabalho, relata, é *“o pior do mundo. Temos de carregar 50kg de tijolos e blocos de cimento no pior calor imaginável...este calor – não existe nada assim. Transpiramos tanto que não conseguimos urinar por dias e até semanas. É como se todo o líquido saísse pela pele. Ficamos desorientados e doentes mas não podemos parar,*

excepto uma hora pela tarde.”<sup>10</sup>

Ao fim do dia, Sahinal e os seus colegas são transportados para Sonapur num velho autocarro sem ar-condicionado, onde a transpiração prossegue.

Sahinal divide o seu compartimento com onze colegas. Pouco mais espaço existe na divisão do que o destinado aos seis beliches. Os espaços exteriores entre os volumes dos albergues tornam-se extensões dos compartimentos – armários e bancas de cozinha são levados para o exterior, proporcionando alguma arrumação para os pertencentes dos trabalhadores. O mau cheiro faz-se sentir, as casas de banho comuns localizadas a um canto do labour camp não são mais que buracos no chão. Não existe ar condicionado, o calor à noite é insuportável – *“Não se consegue dormir. Transpiramos e coçamo-nos durante toda a noite.”*<sup>10</sup> Outra situação gravosa diz respeito às condições em que a água chega aos *labour camps*: a água não é devidamente dessalinizada, provocando doenças aos seus habitantes.

Nos últimos anos e derivado da adesão dos Emirados Árabes à Organização Internacional do Trabalho (em 1997), a classe trabalhadora imigrante tem criado informalmente associações que se começaram a insurgir contra as suas entidades empregadoras – devido aos salários enganadores, às fracas condições de segurança e ao mau tratamento q recebem por parte das companhias com quem assinam contractos – em greves e manifestações que iam resultando em pouco mais do que milhares de euros em maquinaria destruída e atrasos na finalização dos projectos. Estas manifestações eram dispersas pela polícia local, sem que as exigências dos trabalhadores fossem concretizadas.

Em 2006, a agência para os Direitos Humanos condenou o tratamento dado nos Emirados Árabes aos trabalhadores da construção civil, considerando que as empresas, propriedade do governo em última instância, enganavam os trabalhadores.<sup>11</sup>

Actualmente, surgem nos jornais locais algumas notícias que dão conta de melhorias nas condições dos *labour camps* e da segurança no trabalho (ver The National 09/06/09, 09/05/19 e 09/04/24), não invalidando a situação descrita nas presentes páginas, que não se encontra extinta.

É uma ironia que, numa cidade que carece de um sentido de união, entendimento e interacção entre os seus habitantes, um genuíno sentimento de comunidade emerja das duras condições de vida impostas pelo Estado a este sector da sociedade.

Apesar das suas condições precárias, um sentido de solidariedade e cidadania marca presença nos *labour camps* – as pessoas cumprimentam-se no exterior dos seus albergues, os espaços e utensílios colectivos (como as cozinhas e seus apetrechos) são limpos, cuidados e conservados por toda a comunidade, uma pequena aldeia emerge com instalações de suporte para actividades mundanas como a ida às compras e ao barbeiro – um espírito definitivamente ausente no luxo dos condomínios fechados e hotéis da cidade.

O caminho de afirmação do Dubai como cidade global traz consigo as patologias de segregação e dualidade social e espacial a ela associadas, a outra face da moeda da globalização no capítulo da gestão dos aglomerados urbanos.

Sahinal está *“actualmente a trabalhar no 67º piso de uma nova e brilhante torre, a qual continua a crescer, rumo ao céu, no calor. Desconhece o nome do projecto. Em quatro anos, nunca viu a faceta pela qual é internacionalmente famoso o Dubai, excepto aquela que ele constrói piso a piso.”*<sup>12</sup>



fotografias dos exteriores de Sonapur, de cima para baixo - o único dia de descanso dos trabalhadores é aproveitado para a lavagem dos uniformes; a parte traseira dos dormitórios é como uma extensão do espaço para armazenagem e preparação das refeições; aspecto exterior dos dormitórios

em baixo, fotografias do interior de um dormitório e da “barbearia” improvisada em Sonapur



1 – “TheNational”, 2 de Junho de 2009, artigo de Ahmed al Mansoori

2 – “TheNational”, 16 de Junho de 2009, artigo de James Reinl, correspondente das Nações Unidas

3 – “TheNational”, 29 de Março de 2009, artigo de Hugh Naylor

4 – “TheNational”, 2 de Maio de 2009, testemunho e artigo de uma residente no Dubai, Claudia Pugh-Thomas

5 – “Al-Manakh”, pág. 25

6 – “Urban Form in the Arab World”, pág. 74

7 – “Al-Manakh”, pág. 239

8 – “Variations on a theme park: the new American city and the end of public space”, pág. 21

9 - “How Dubai, the playground of businessmen and warlords, is built by Asian wage slaves”, artigo de Nick Meo, 2005

10 – “The dark side of Dubai”, artigo de Johann Hari, 7 de Abril de 2009

11 – “Dubai: miracle or mirage?”, documentário da CBC

12 – “The dark side of Dubai”, artigo de Johann Hari, 7 de Abril de 2009



### 7.3 No caminho para a cidade Global

*“Sendo criado com quatro irmãos, os videogames faziam parte da minha rotina diária. Um em particular ficou-me na memória: Age of Empires. No jogo controlava o destino de um tribo da Idade da Pedra, guiando-a pela história até a tornar num poderoso império./ Sempre que a tribo passava uma etapa importante no seu desenvolvimento, o jogo deixava ver a que idade tinha chegado: Idade da Pedra, Idade do Bronze ou Idade do Ouro./ Ao que parece, a descoberta do petróleo permitiu às pessoas desta região saltarem as etapas normais de desenvolvimento, catapultando-se da Idade Tribal para a Idade do Ouro.”*<sup>11</sup>

Após a Segunda Grande Guerra, as potências europeias tiveram de abandonar as suas pretensões imperialistas e dar lugar ao novo super-poder do Ocidente, os E.U.A. O imperialismo, de facto, não tinha acabado, mas sim tomado uma nova forma num jogo mais subtil. A economia mundial, o poderio financeiro e o domínio tecnológico Ocidental substituíram o poderio militar.

Nesta fase, por volta da década de 1950, destaca-se um surto de vontade de independência nos países em desenvolvimento, nos quais os países árabes estavam incluídos. No caso dos Emirados Árabes, as estruturas políticas e os padrões económicos já estariam estabelecidos desde o colonialismo. Assim, a independência política do país, adquirida em 1971, em nada contribuiu para houvesse no seu sistema – baseado nas estruturas de comércio internacionais e nas tecnologias ocidentais – uma evolução conivente com a sua realidade específica.

Os considerados superiores *standards* de vida Ocidentais constituíram um pré-requisito fundamental no país para o seu sucesso e prestígio internacional. Mudanças que levaram um caminho de dois séculos na Europa apanharam, por sua vez, civilizações do mundo árabe completamente despreparadas, como foi o caso da estrutura tribal ainda presente no território dos Emirados Árabes.

O mais recente capítulo da evolução humana e tecnológica emerge no final do século XX. A nova era da informação, sustentada por um desenvolvimento inédito ao nível das tecnologias de comunicação e informação, trouxe consigo o fenómeno da globalização. A nova etapa civilizacional permitiu a rápida partilha de informação à escala mundial. Com isto, desenvolveram-se os processos de globalização da economia e da comunicação.

A globalização económica foi um fenómeno que transpôs o da economia mundial, já existente desde o século XVI, num sistema onde *“actividades estrategicamente dominantes funcionam como uma unidade ao nível planetário em tempo real ou potencialmente em tempo real.”*<sup>12</sup>

Assim, as chamadas cidades globais são os pontos de articulação da economia global, pois mediam a comunicação entre todo o sistema de informação.

As cidades tornam-se nódulos avançados de concentração de serviços especializados, seguindo um modelo hierárquico. Assim sendo, cidades como Nova Iorque, Londres ou Tóquio tornam-se os mais importantes centros de gestão deste sistema, embora a verdadeira Cidade Global seja a rede que se desenvolve a partir das ligações a nível planetário dos núcleos urbanos que funcionam na lógica da sua economia.

O mundo global é amplamente difundido, as grandes potências e os grandes grupos internacionais geram uma influência não só económica, mas também

política, sobre os processos urbanos, as cidades e seus habitantes. O Global torna-se genérico<sup>3</sup> e molda o Local, isto é, valores tradicionais relacionados com realidades culturais de territórios específicos tendem a ser subjugados no processo de globalização. Juntamente com a facilidade de comunicação e continuada evolução a nível dos transportes surge a possibilidade de sistemas urbanos e rurais serem geridos conjuntamente, serem pontos distantes mas pertencentes a uma mesma unidade territorial - fenómeno da dispersão urbana das megacidades.

Neste contexto, a ocidentalização da classe governante nos Emirados Árabes Unidos levou a que o país, representado pelos seus principais aglomerados urbanos – Abu-Dhabi e Dubai – surgisse como um novo pólo ansioso por conseguir um papel activo neste processo, o que requereu uma constante e flexível adaptação.

Assim, os casos do Dubai e, em parte, de Abu-Dhabi, seguiram o caminho da atracção do investimento externo reduzindo os impostos, criando *“hiper-concentrações de infra-estruturas que dão abrigo a sedes corporativas, centros de operação de gestão financeira e uma grande quantidade de empresas de serviços especializados”*<sup>14</sup> e investindo em tecnologia.

No campo urbanístico e arquitectónico, as cidades dos Emirados Árabes reflectem uma viagem no tempo. Partindo do zero nos objectivos urbanísticos a que se propunham atingir, as cidades importam de raiz os conceitos de um modernismo internacional para que rapidamente se fizessem ouvir no capítulo global. Nesta viagem temporal não houve espaço para ponderar a aplicação deste modelo aos códigos de conduta social nem ao contexto climático tão específicos da região. Repercussões da adopção do estilo de vida Ocidental são sentidas actualmente no país, nomeadamente a nível de saúde: *“especialistas acreditam que a mudança radical no estilo de vida entre gerações forjou a epidemia de diabetes que hoje assola os E.A.U.”*<sup>15</sup>

Aglomerções tribais de arquitectura tradicional rapidamente são invadidas por uma série de infra-estruturas dispersas de grande impacto icónico. Como panfletos publicitários, os edifícios são apresentados sem a visão da sua envolvente, gerando uma cidade mediática, sugestiva aos interesses externos, porém sem relação com o seu próprio contexto. Altas e vistosas estruturas surgem a pontuar verticalmente o vasto deserto, como oásis potenciadores do dinamismo económico do país. Infra-estruturas viárias adequadas à lógica do automóvel encarregam-se de fazer a conexão das zonas estratégicas acima mencionadas.

A estrutura de oásis dispersos conectados por uma precisa rede viária torna-se a fórmula urbana recorrente principalmente do Dubai.

No Dubai, apesar de haver um planeamento que contém um zoneamento específico de funções, os projectos aparecem *“demasiado dispersos para articular um modelo territorial reconhecível”*<sup>16</sup>, numa organização territorial ausente de uma leitura coerente. A cidade, na sua procura galvanizadora, converte-se numa paisagem de ócio, num paraíso para captação de uma elite transnacional. O Dubai é um caso único no processo de urbanização. Por norma, os planos urbanísticos serviam para dar resposta a uma necessidade demográfica. No Dubai, são elaborados desde os seus primórdios no sentido da atracção de um alvo específico de indivíduos e corporações.

Dá-se o fenómeno de conversão da cidade numa espécie de feira internacional, *“uma autêntica Expo onde se promove o encontro da arquitectura mais extravagante do mundo, uma utopia de acesso controlado que acolhe gente de todas as nacionalidades para trabalhar ou divertir-se durante um determinado intervalo*

de tempo.”<sup>7</sup>

A cidade “*tenta estar no mundo antes de estar no Golfo*”<sup>8</sup> e assim permite que se abra a brecha da dualização (segmentação do mercado de trabalho) e da segregação social, patologias típicas da cidade global. Os câmbios de população associados às cidades globais geram sociedades multiculturais e consequentemente áreas urbanas multiculturais. No Dubai, esta realidade exponencia-se devido a uma população imigrante largamente superior à população nativa. Manuel Castells alerta que “*Uma economia global não prospera sem um capítulo social global. / Sem um sistema de integração social e cultural que respeite as diferenças enquanto também estabelece códigos de comunicação entre as diversas culturas, tribalismo local será sempre a outra face da moeda da globalização.*”<sup>9</sup>

Os cartazes espalhados pela cidade publicitam uma realidade social ilusória, onde nativos e imigrantes convivem numa perfeita harmonia. Na verdade, como foi visto na alínea anterior, a maioria dos imigrantes, pela sua condição temporária e falta de igualdade nos seus direitos como residentes e cidadãos, não cria raízes com o país, não tenta intervir na sua política e não mostra vontade de fazer parte de uma comunidade.

Perante todos estes factores conclui-se que o Dubai e outras cidades dos Emirados Árabes, no caminho para aquisição do seu estatuto como verdadeiras cidades globais, devem alterar o seu esquema de desenvolvimento e estratégia política essencialmente a dois níveis: a nível social e a nível espacio-funcional.

A profusão de um esquema urbano que propicie a democratização do espaço é uma das visões a perseguir para a construção de uma sociedade cosmopolita. A sociedade está necessitada de um planeamento citadino orientado por objectivos de redistribuição e coesão da população, de formas que potenciem a vida colectiva da cidade e o intercâmbio cultural. O governo deve procurar que se instaure um sistema de participação cívica e cooperação social de modo a estimular o sentido de pertença a uma determinada sociedade.

Outro factor a ter em conta prende-se com a inadaptação dos projectos ao seu contexto climático. A adaptação do modelo urbano e arquitectónico Ocidental ao clima desértico obriga a um gasto desmesurado de recursos – “*O novo campo de golfe Tiger Woods precisa de ser bombeado com 18 milhões de litros de água por dia, ou secava e desaparecia debaixo dos ventos do deserto.*”<sup>10</sup>

Em média, o habitante dos Emirados Árabes consome três vezes mais água do que qualquer outro cidadão do planeta. Estando o seu território desprovido de fontes naturais de água doce, a estratégia de dessalinizar a água do mar revela-se mais custosa do que a própria produção de petróleo, não só em termos económicos como também ecológicos – o país torna-se no maior emissor de carbono mundial.

No Dubai, as mediáticas ilhas artificiais contribuem para aumentar o nível das águas e sua salinidade e conduzem à perda de uma diversidade de ecossistemas subaquáticos. Construídas numa zona altamente sísmica, as próprias estão sob ameaça constante. Na persecução do extremo luxo surgem projectos para “*praias com ar-condicionado, com tubos de arrefecimento que correm por baixo da areia, para que os multi-milionários não queimem os seus pés no percurso da toalha até ao mar.*”<sup>11</sup>

Neste contexto, é criticável o caminho de sobre-desenvolvimento que o país (especialmente no Dubai) tem vindo a percorrer, sobretudo tendo em conta que a população que actualmente ocupa as suas cidades é uma fracção da sua lotação máxima. É urgente a adopção de uma visão de desenvolvimento sus-

tentável, que Castells define como “*um desenvolvimento que vai de encontro às necessidades do presente sem colocar em perigo a capacidade das futuras gerações buscarem as suas*”<sup>12</sup>, apoiada no recurso às energias renováveis.

A outro nível, é esperado que o país acorde para um novo ciclo de desenvolvimento em que se dê prioridade não a uma elite mas a uma população vincada por características muito próprias e necessidades diversas, a uma demografia pluralizada. A coexistência de várias culturas é potenciadora de uma nova autenticidade - o conhecimento empírico da região e soluções arquitectónicas tradicionais por parte dos nativos aliado à tecnologia ocidental revela um mundo de possibilidades.

Actualmente estão finalmente a surgir propostas que parecem seguir o caminho da abordagem séria das questões da sustentabilidade e direitos dos cidadãos. As visões estruturadas nos planos para o Dubai 2015 e para Abu-Dhabi 2030 partilham a mesma ênfase na dotação das suas cidades de um sistema de metropolitano verdadeiramente abrangente e funcional. O metropolitano constituirá junto com os autocarros e comboios um sistema de transportes públicos que pretende desencorajar o uso do automóvel, atenuando o problema ambiental e do congestionamento nas ruas. Mais ainda, sociólogos acreditam que também será uma boa aposta no sentido de favorecer a integração cultural na cidade.<sup>13</sup>

Os governos de Abu-Dhabi e Dubai apresentaram em 2007 as visões estratégicas para o seu futuro.

O Dubai parte para uma abordagem mais teórica, com propostas em 5 áreas chave – economia, sociedade, infra-estruturas e ambiente, justiça e segurança e governação - que procuram encaminhar o emirado no sentido do desenvolvimento sustentável.

O plano enfatiza a urgência do desenvolvimento social. Ciente de que só uma sociedade com cultura pode fazer uma economia prosperar a longo prazo, o Sheikh Muhammad aposta na educação e qualificação da população nativa e num aumento do sentido de pertença dos emiratenses ao seu país pela revisão dos conteúdos do currículo escolar.

Tendo sido alvo de críticas nos últimos anos, o governante do Dubai apresenta também uma visão de rectificação e melhoramento dos direitos e responsabilidades da classe trabalhadora. Ainda no sector jurídico, reforça a protecção dos direitos humanos e a garantia da igualdade de todos os cidadãos.

Em termos de infra-estruturas, para além de melhorias no seu sistema de transportes públicos com a introdução do metro, são tecidas considerações no sentido da melhoria da segurança nas estradas, um dos grandes problemas da cidade. No capítulo ambiental, destacam-se dois pontos: a promessa da revisão do seu regulamento no sentido de equiparar-se aos standards internacionais e a preservação dos recursos naturais.

O plano de Abu-Dhabi 2030 é fundado na identidade cultural e ambiental da cidade. Forja uma abordagem de desenvolvimento sustentável na iminência do seu aumento demográfico para uns futuros três milhões de habitantes. Fala numa aposta forte nas energias renováveis, na continuação da protecção da sua paisagem mediante a determinação de áreas reservadas no seu território.

Ao contrário do plano do Dubai, aqui as ideias presentes são transpostas efectivamente para um traçado que as materializa na cidade. Um Sistema Nacional de Parques é zoneado, especificando uma série de áreas protegidas na cidade e apresentando uma gradação da sua quantidade de verde. Neste contexto, estabelece limites para a quantidade aceite de novos projectos.



a segurança nas estradas, nomeadamente referente aos atropelamentos, é um factor a rever tanto em Abu-Dhabi como no Dubai

Um novo Central Business District irá concentrar a maior parte da actividade financeira e comercial da cidade (ver Sowwah Island na alínea 6.1.3). Já o grande Capital District será como que uma segunda Abu-Dhabi, que se expandirá dos limites da ilha principal da cidade no sentido do interior do território. Esta duplicação da cidade tem como objectivo responder a uma necessidade demográfica futura, ao mesmo tempo que com a ajuda de um bem estudado plano de transportes visa a dispersão e redução (com o uso dos transportes públicos) do congestionamento rodoviário, um dos principais problemas de Abu-Dhabi. O plano aposta na conectividade, numa hierarquizada e conectiva rede viária. A criação e melhoramento do já mencionado sistema de transportes tem em vista assegurar e potenciar a rede viária de uma cidade desmultiplicada territorialmente pelas suas ilhas naturais.

A filosofia do verde e dos espaços abertos continua, aliada a uma melhor gestão dos recursos naturais. A configuração da rua como elemento de espaço público é também revista: passeios mais largos e com espaços cobertos e vias especiais para transportes públicos e ciclistas.

Na consagração de uma cultura evolutiva, potenciada pela resposta positiva a todos os sectores da sociedade e sua integração, surgem em destaque os estudos para zonas residenciais que vão de encontro à tradição árabe - estruturas de baixa densidade agrupadas em comunidades, em núcleos multifamiliares, embora com uma rígida disposição em grelha ortogonal. São propostos esquemas de zonas residenciais inspirados na cidade árabe tradicional, que privilegiava a estrutura familiar, a diferenciação público-privado e a concentração de serviços.

Assim, o *fareej* é a unidade mais pequena deste modelo, consistindo num aglomerado de habitações voltadas para um pátio comum, com acesso por uma rua *cul-de-sac* estreita, garantindo a sua privacidade. Os *fareej* agrupam-se constituindo uma vizinhança chamada núcleo local, a qual é dotado de um espaço central da dimensão de um *fareej*, porém destinado a duas escolas primárias, a um “centro para mulheres” e à mesquita. Do agrupamento de núcleos locais surgem as vizinhanças, cada qual com capacidade para cerca de 10.000 habitantes, incluindo núcleos residenciais de alta densidade para que uma percentagem de imigrantes integre também este modelo.

Abu-Dhabi procura assim ser “a expressão contemporânea da cidade árabe, onde a população vive, trabalha e prospera numa saudável e apoiada proximidade entre si”<sup>14</sup>, baseada num crescimento regulado e sustentado, sensível a seu contexto ecológico.

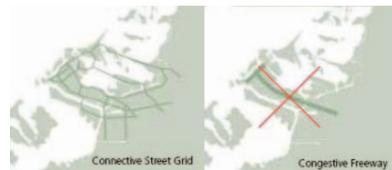
Ao longo deste trabalho ficou patente a convicção de que o urbanismo e o modelo económico que tem vigorado nas cidades dos Emirados Árabes Unidos (com o Dubai como expoente máximo desta situação) não é sustentável, quer a nível ecológico quer a nível humano.

Presentemente, há indicadores de mudança que se reflectem nestes planos estratégicos a longo prazo e que foram potenciados pela recente crise económica mundial que provocou algum abalo na economia deste país, acelerando a reflexão dos seus governantes.

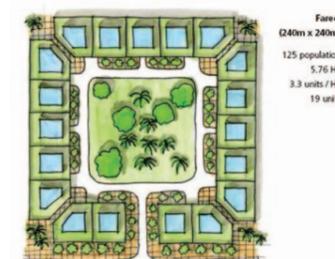
O Dubai está actualmente a reformular o tratamento e as condições que dá aos seus trabalhadores – periodicamente, surgem notícias de novos *labour camps* que incluem condições até hoje estranhas aos trabalhadores, como ar-condicionado e instalações desportivas. Por seu lado, Abu-Dhabi caminha no sentido de escrever o seu nome na elite das cidades com maior recurso à energia solar, com iniciativas como a Masdar City, uma zona totalmente dependente da ener-



render com vista aérea do planeamento para o novo Capital District em Abu-Dhabi



esquema da estratégia de conectividade viária para a cidade de Abu-Dhabi



os núcleos residenciais propostos para Abu-Dhabi, de cima para baixo: o fareej, o núcleo local e a vizinhança

gia solar e de outras energias renováveis.

Todas estas iniciativas e mudanças na abordagem ao desenvolvimento económico, aliadas a uma força de trabalho cada vez mais qualificada e criativa (constituída quer por imigrantes quer por nativos) dão esperanças de uma entrada num novo ciclo, onde o conhecimento local se coordena com o avanço tecnológico e a sensibilidade ecológica, e onde tudo se torna perceptível na qualidade de vida não só desta geração mas das gerações vindouras.

- 1 – “TheNational”, 19 de Junho de 2009, artigo de Hissa al Dhaheri, sociólogo e investigador em estudos culturais, com mestrado em estudos da região do Golfo
- 2 – “Local and Global: Management of cities in the Information Age”, pág. 9
- 3 – “Generic City”, Rem Koolhaas
- 4 – “Dubai, caso de estudio (o aprendendo del espacio basura deluxe)”, artigo de Boris Brorman Jensen, em “Verb: Crisis”
- 5 – “Too much good life for bad health”, artigo de Alison McMeans, em TheNational, 2 de Abril de 2009
- 6 – “Dubai, caso de estudio (o aprendendo del espacio basura deluxe)”
- 7 – Idem
- 8 – “With/Without: Spatial Products, Pratices and Politics in the Middle East”, pág. 176
- 9 – “Local and Global: Management of cities in the Information Age”, pp. 10 e 4 (respectivamente)
- 10 – “The dark side of Dubai”, artigo de Johann Hari, 7 de Abril de 2009
- 11 – “The dark side of Dubai”, artigo de Johann Hari, 7 de Abril de 2009
- 12 – “Local and Global: Management of cities in the Information Age”, pág. 126
- 13 – “TheNational”, 17 de Maio de 2009, artigo de Eugene Harnan sobre o futuro metro do Dubai
- 14 - <http://www.upc.gov.ae/Files/pdf/PlanAbuDhabi2030.pdf>



plano geral de zoneamentos proposto no contexto do plano para Abu-Dhabi 2030, onde pela legenda à direita da imagem se podem distinguir as zonas residenciais das industriais, as zonas de comércio das zonas verdes, sendo que nestas últimas se pode observar um cuidado específico na distinção de zonas de reserva natural

## 8. Recuando... a pensar no futuro

O prognóstico para o futuro das cidades dos Emirados Árabes Unidos é reservado na conjectura do esquema que presentemente as domina. O principal problema no país foi, desde cedo, a ocidentalização excessiva dos seus homens de poder. Motivados por visões de grandeza e de galvanização do seu país, adoptam o modelo à partida mais óbvio e de crescimento mais rápido, porém o menos sustentável.

A arquitectura praticada no país, atípica e experimental nas primeiras décadas, depois genérica/internacional e recentemente de assinatura ou *starchitecture* tornou-se o espelho de um conjunto de factores (políticos, sociais, económicos, culturais) que sofreram uma brusca agressão, derivada da alimentação de uma matriz ideológica alienada do contexto local.

Apoiando a transladação da linguagem moderna ocidental, os governantes desprotegeram a sua sociedade de uma abordagem que implica diferentes códigos de conduta social e é pensada para diferentes condições climáticas. Os governantes mostram uma estratégia de desenvolvimento insensível às tradições culturais. Controlando as maiores corporações que operam na região e facilitando o estabelecimento de outras, internacionais, o governo dos Emirados Árabes perseguiu interesses que primam pela afirmação de um estatuto a nível global, aceitando negligenciar q.b. os valores da sua sociedade.

A Arquitectura é o veículo publicitário, a marca destas cidades, obcecadas por ícones – enquanto que as grandes cidades como Nova York, Barcelona ou Paris não adquiriram o seu estatuto com base em peças individuais de arquitectura icónica, mas sim pelo seu conjunto, o Dubai é o exemplo da cidade que em si é o ícone.

A moeda de troca para esta realidade foi o estabelecimento uma sociedade individualista, segregada e sintética. A sua composição actual alerta para uma demografia virtual.

No caso do Dubai, o emirado está quase inteiramente dependente do investimento externo e da força laboral imigrante. Por sua vez, esta camada da população na sua maioria desinteressa-se pelos destinos do país, pois faz dele uma etapa temporária da sua vida. A cidade vê-se assim na ameaça permanente e na eminência da desertificação.

A recente crise mundial foi um alerta para que a “bolha” do Dubai pode rebentar a qualquer momento, se algum dia lhe falhar a paternal protecção do seu endinheirado vizinho Abu-Dhabi, ainda com abundantes reservas petrolíferas – “Os Emirados Árabes Unidos anunciaram a compra de 10 biliões de dólares em obrigações de modo a segurar o débito da sua cidade-estado (Dubai)”. Em Fevereiro deste ano, o Dubai acusou a insustentabilidade do seu modelo com perdas a nível económico que levaram à paragem momentânea de muitos projectos e até ao cancelamento de alguns. Apesar das descidas na ordem dos 50% nos preços do sector imobiliário, são imensos os relatos da falta de clientes. As ilhas artificiais “The World” estão vazias “as pessoas que trabalham junto à costa mais próxima afirmam que já não vêm lá ninguém há meses”<sup>12</sup>, e até o sector turístico já não é o mesmo, sendo que a escassa lotação dos hotéis fala por si.

Tais factores levaram por sua vez à retirada da classe trabalhadora imigrante de uma forma massiva: no mesmo mês de Fevereiro, cerca de 1500 visas de trabalho eram cancelados por dia.

Numa análise do ponto de vista ecológico, o desenvolvimento urbano nos Emirados Árabes não concedeu tempo para o criticismo e para o consequente ajuste da legislação construtiva neste campo. As cidades foram construídas em menos de 30 anos a um ritmo não propício a incluir preocupações do foro ecológico nas suas construções. Para além dos problemas do gasto desmesurado de água e energia patentes na alínea anterior, é ao mesmo tempo revelado o problema da poluição da sua principal atracção turística – o mar.

*“O Dubai expandiu-se tão rapidamente que as estações de tratamento de águas residuais não conseguiram acompanhar o ritmo. Os camiões de remoção tinham de fazer fila durante três ou quatro dias junto às estações – então, em vez disso, começaram simplesmente a perfurar o solo até às valas subterrâneas de manutenção e a despejar os resíduos sem tratamento nestas, dirigindo-os directamente para o mar. /A água está pior que nunca. As pessoas estão a ficar realmente doentes. Infecções nos olhos, nas orelhas, no estômago, vermelhidão...”<sup>13</sup>*

Vendo-se a braços com estes problemas, há finalmente uma tomada de consciência para a impossibilidade de continuar por este caminho, patente nas intenções demonstradas nos planos para Abu-Dhabi e Dubai já apresentados na alínea anterior. Porém, visto o território já não se tratar da *tabula rasa* da década de 1970, será demasiado tarde para uma correcção?

Um modelo económico que baseia a maior parte do seu desenvolvimento na exploração de um recurso natural não renovável está à partida condenado ao insucesso. Apesar das medidas tomadas no sentido da diversificação, o facto presente é que a economia dos Emirados Árabes depende em grande parte das exportações de petróleo e gás natural de Abu-Dhabi, bem como da sua prontidão em socorrer os emirados vizinhos em situações de crise como a que se viveu no Dubai este ano.

Capacitando-nos de que as reservas de Abu-Dhabi são finitas como todas as outras e de que é impensável seguir com este modelo e esta estratégia rumo ao futuro, é de especular o que se seguirá nos próximos anos. Continuarão os Emirados Árabes neste esquema de desenvolvimento e, esgotados os seus recursos naturais, sofrerão um novo salto temporal, desta vez regressivo, de volta à Idade Tribal? Neste panorama apocalíptico, imagina-se um Dubai sem economias para manter a sua própria cidade, com os seus feitos e recordes construtivos dados à ruína, às tempestades de areia que os desgastam, numa cidade fantasma.

O projecto *Shrinking Cities*<sup>4</sup> (cidades encolhidas/diminuídas) apresenta diversos estudos que combinam os diferentes factores que futuramente afectarão a distribuição demográfica em todo o mundo. O término da era dos combustíveis fósseis, o aquecimento global e a escassez de água própria para consumo são fenómenos que figuram entre a lista de acontecimentos num futuro próximo.

Acompanhado de mapas<sup>5</sup> que graficamente apontam as diversas áreas do mundo diversamente afectadas por estes fenómenos, o Dubai vem na representação dos Emirados Árabes como uma região fortemente propensa a sofrer destas condicionantes e por isso apontada como área de alto risco de desertificação.

No entanto, é possível pensar mais positivamente. Recentemente, surge uma vaga de experimentalismo arquitectónico por parte de uma nova e criativa geração de arquitectos. Com um conhecimento dos sistemas vernaculares de construção da região, são feitos estudos no sentido de estabelecer o cruzamento de



seguirão as cidades dos Emirados Árabes o caminho da desertificação?

tudo o que a arquitectura tradicional tem de positivo – ecológica, económica e culturalmente – com as mais recentes inovações tecnológicas, quer no campo dos materiais quer na aplicação das energias renováveis.

A Mashrabiya House, de Senan Abdelqader (2004), surge como uma reinterpretação contemporânea de um elemento da arquitectura vernacular árabe. No contexto do projecto, a *mashrabiya*, reinterpretada num segunda fachada em pedra que cria uma cintura em torno do edifício, torna-se não só um elemento de privacidade mas também de controlo climático – protege a casa do calor intenso que se faz sentir durante o dia, ao mesmo tempo que as fendas que surgem regularmente entre as pedras possibilitam a circulação de ar na habitação. Esta cintura em pedra, uma vez que é aberta no seu topo, cria um efeito de sucção de ar semelhante às torres de vento do Golfo, indo buscar um ar mais fresco presente a uma maior altitude.

Também em 2004, um outro projecto é concebido no sentido de dar uma resposta sustentável à carência de espaços públicos exteriores que sejam efectivamente utilizados pela população durante o dia, no contexto climático do Dubai. A Acropolis Universe surge como um conjunto de jardins públicos nos quais também se incluem espaços de exibição, restaurantes e parques infantis. Numa área de 86 hectares é distribuída uma série de estruturas em forma de flor (com 37 metros de altura e 91 de largura) que são destinadas ao sombreamento e à refrigeração dos espaços. Cada uma destas estruturas está dotada com sistemas que aproveitam tanto a energia solar como a energia eólica para produzir electricidade, que por sua vez tratará de activar os sistemas de refrigeração radial dos espaços públicos, proporcionando temperaturas na ordem dos 25°C em dias de 40°C.

Numa abordagem a uma urbanização sensível às condições e necessidades locais, surge em 2006 a proposta dos X-Architects (do Dubai, em colaboração com os alemães SMAQ) para a Xeritown. A proposta é de um aglomerado urbano que retoma a ideia da densificação e do agrupamento celular da cidade tradicional árabe. A forma e a orientação do conjunto edificado obedece a estudos com vista a potenciar um microclima na cidade, tirando o máximo partido da fresca brisa marítima e orientando o construído de modo a que seja maximizada a área em sombra. O terreno foi analisado de tal forma que as zonas verdes da cidade são planeadas nas áreas mais húmidas, enquanto que o construído



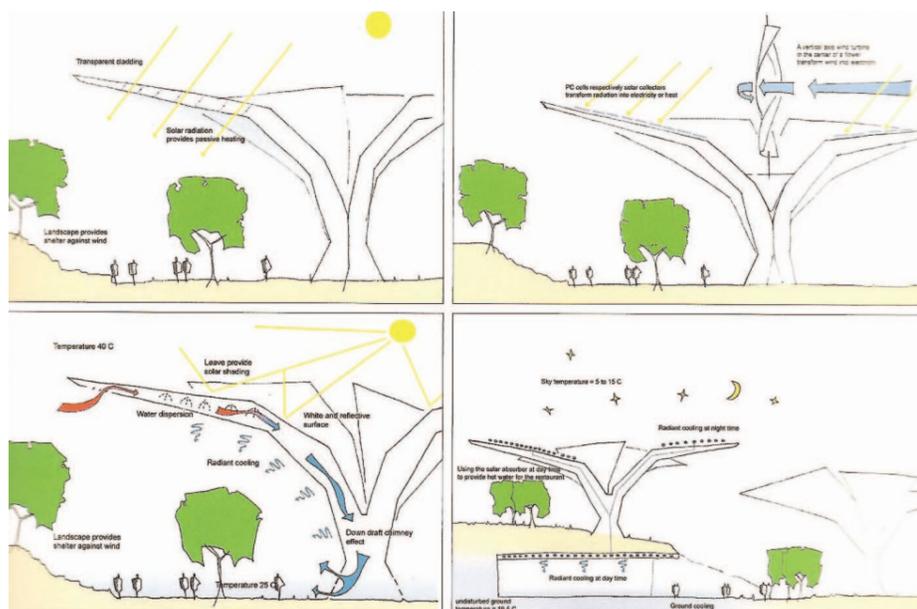
em cima, fotografias da Mashrabiya House

em baixo, duas axonometrias que explicitam as partes constituintes do projecto



à direita, esquemas conceptuais da Acropolis Universe. Em ordem de leitura:

1. a radiação solar é filtrada pelas estruturas
2. estão instalados painéis solares no topo de cada estrutura, assim como uma turbina eólica no seu centro, de forma a transformar as energias em electricidade
3. através da energia aproveitada do sol e do vento, as estruturas encarregam-se da refrigeração do espaço
4. a energia solar acumulada durante o dia pode ser utilizada à noite para diversos fins



em baixo, um render do mesmo projecto

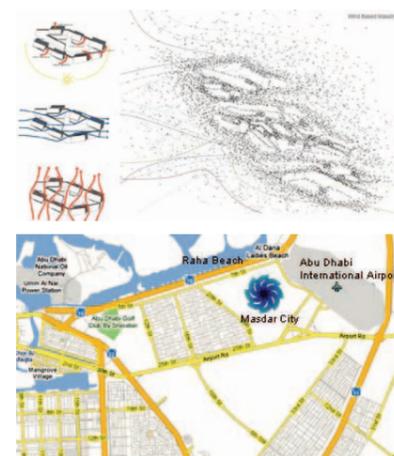


Xeritown, render geral do projecto



Xeritown, render da promenade principal (em cima)

em baixo, esquema da adequação da cidade aos ventos (frios e quentes) dominantes no Dubai



localização da Masdar City (em cima) e render de uma vista aérea sobre o mesmo projecto (em baixo)



ergue-se sobre os terrenos mais secos. Um sistema de *promenades* interliga os 5 núcleos de edificado, incluindo estruturas de sombreamento dotadas de painéis foto voltaicos que captam energia solar durante o dia para que à noite essa mesma seja utilizada na iluminação pública.

A uma escala sem precedentes no capítulo da sustentabilidade a nível urbano, Abu-Dhabi está a mostrar ao mundo o que poderá ter a primeira cidade com zero emissões de carbono e completamente sustentável.

A colaboração com o arquitecto Norman Foster, conhecido internacionalmente pelo seu investimento e pesquisa nas novas fontes energéticas, demonstra uma forte aposta do governo no sucesso deste projecto.

Masdar será uma cidade contida em 640 hectares de área, localizados estrategicamente junto do aeroporto internacional de Abu-Dhabi, tendo também como vizinhança a Yas Island e os mega-projectos Al-Raha Beach e Khalifa City. A população esperada é de 47.500 habitantes.

A primeira fase do projecto, já em andamento, consiste na instalação de um enorme conjunto de painéis foto voltaicos que fornecerá a energia necessária para a construção e desenvolvimento de todo o projecto. Assim, Masdar é uma cidade que se constrói com recurso às energias renováveis desde a sua origem.

O planeamento urbano faz transparecer a visão de uma cidade compacta, de alta densidade, completamente livre de carros e das suas emissões. O lema da cidade é “Zero emissões de carbono, zero desperdícios”. Comparada com outras cidades, o consumo de combustíveis fósseis será nulo em Masdar.

Todo o lixo será reciclado. A dessalinização da água, um processo que parece inevitável nas cidades dos Emirados Árabes, será reduzida em 80% graças ao aproveitamento e purificação da água utilizada.

O *master plan* garante um máximo de 200 metros de distância de qualquer ponto da cidade até qualquer instalação importante, de modo a que a caminhada se torne um hábito entre a população. Em alternativa, surge um integrado sistema de transportes movido a electricidade para as deslocações mais longas. Este incluirá uma ligação com o centro de Abu-Dhabi e o aeroporto, assegurando a conexão com o restante território.

Masdar é desenhada numa resposta directa ao clima local e ao contexto cultural do país. A orientação da cidade foi estudada para captar a Norte a brisa fresca do Golfo e com muros a Sul para minimizar a entrada dos ventos quentes do deserto. O muro Este da cidade, orientado para o aeroporto, possui uma cêrcea mais elevada de modo a minimizar a intensidade sonora proveniente do tráfego aéreo. As ruas retomam a tradição árabe na sua escassa largura, ao mesmo tempo que são dotadas de espaços de sombra providenciados por painéis que ao mesmo tempo aproveitam a energia solar. Reinterpretações das tradicionais torres de vento da região também marcam presença, desta vez cumprindo a sua função ancestral de refrigeração dos espaços. Também no sentido da reintrodu-

ção dos conceitos tradicionais da cidade árabe, estão de volta as relações intrínsecas entre edifícios e o espaço que entre eles é criado. Ao longo da parede que delimita a cidade, inserem-se, no seu perímetro, os serviços de controlo de reciclagem, da energia e do ambiente.

A iniciativa Masdar demonstra o interesse e empenho do governo de Abu-Dhabi na resposta aos problemas do aquecimento global e da conservação energética. Porém, é questionável, devido aos enormes custos de desenvolvimento do projecto, qual ou quais a(s) camada(s) de população que irá acolher. A informação não abunda nesta questão, estando apenas certo, neste campo, mais do mesmo – a criação de zonas económicas privilegiadas para a captação e estabelecimento de empresas internacionais na cidade e, com elas, residentes estrangeiros, possivelmente temporários como todos os outros. Pergunta-se se será este o tipo de resposta que irá de encontro a uma preservação social nos Emirados Árabes Unidos, sendo que esta última é a maior incógnita e ao mesmo tempo o derradeiro factor para o futuro do país.

A ONU prevê que até 2070 a população mundial ascenda aos 9 biliões e estabilize. Ao mesmo tempo, mais de três quartos dessa população viverá em cidades. Deste modo, é possível imaginar um planeta maioritariamente urbanizado em que *“o planeamento urbano e a arquitectura encaram novas tarefas. Até agora a construção era vista como o objectivo da acção arquitectónica e urbanista, no futuro ela é o ponto de partida.”*<sup>6</sup>

Nesta conjectura, a profissão do arquitecto estará a deixar o seu corrente intuito de transformar recursos/materiais em forma para encarar e se confrontar com uma actividade diversa, a da melhor adequação do construído à sua realidade específica, a da gestão da organização espacial do território através de novas ideias e experiências, a da doação de poder aos habitantes locais para intervir e colaborar activamente no desenvolvimento das suas cidades, promovendo-se o diálogo entre arquitectos, habitantes e governo.

Milénios de pensamento não podem ser suplantados por quatro décadas de aceleração civilizacional. Desenhe-se uma atitude.



diversos renders referentes à Masdar City, no que toca ao aspecto compacto da cidade (em cima), retomando alguns dos conceitos da arquitectura tradicional muçulmana, como a contenção dos espaços abertos e a concepção das ruas numa lógica de utilização pedonal (em baixo)



1 – New York Times, artigo de Robert F. Worth, 24 de Fevereiro de 2009

2 - "The dark side of Dubai", artigo de Johann Hari, 7 de Abril de 2009

3 – "The dark side of Dubai", artigo de Johann Hari, 7 de Abril de 2009

4 – [www.shrinkingcities.org](http://www.shrinkingcities.org)

5 – ver <http://www.shrinkingcities.com/weltkarten.0.html?&L=1>

6 - [www.shrinkingcities.org](http://www.shrinkingcities.org)

# bibliografia

AL-ABED, Ibrahim e Paula Vine  
*Chronicles of Progress: 25 Years of Development in the United Arab Emirates*  
Nova Iorque, Trident, 1996

AL-ABED, Ibrahim e Peter Hellyer  
*United Arab Emirates: a new perspective*, Trident, 2001

AMO, Archis e Moutamarat, *Al Manakh*, Moutamarat, 2007

BASAR, Shumon, Antonia Carver e Markus Miessen  
*With/Without: Spatial Products, Practices and Politics in the Middle East*  
Bidoun Books e Moutamarat, 2008

BENEVOLO, Leonardo, *História da Cidade*, Perspectiva, 2001

BIANCA, Stefano, *Urban Form in the Arab World*,  
Verlag der Fachvereine Hochschulverlag AG Zurich, 1994

CASTELLS, Manuel e Jordi Borja, com Mireia Belil e Chris Benner  
*Local & Global: Management of cities in the Information Age*  
Earthscan, 1997

DAVIDSON, Christopher M., *Dubai: The Vulnerability of Success*  
Londres, Hurst & Company, 2009

DAVIS, Mike e Daniel Bertrand Monk  
*Evil Paradises: Dreamworlds of NeoLiberalism*, The New Press, 2008

HAWLEY, Donald, *The Emirates: Witness to a Metamorphosis*  
Michael Russell (publishing) Ltd., 2007

HUMANITY, Architecture for, editado por Kate Stohr e Cameron Sinclair  
*Design Like You Give a Damn: Architectural Responses to Humanitarian Crises*  
Metropolis Books, 2006

JODIDIO, Philip, *Architecture in the Emirates*, Taschen, 2007

KOOLHAAS, Rem  
*Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan*  
Monacelli, 1997

SASSEN, Saskia, *The Global City: New York, London, Tokio*  
Princeton University Press, 2001

SERJEANT, R.B., *La ciudad islâmica*, Madrid, R.B. Serjeant, 1982

UNITED NATIONS UNIVERSITY, The  
*Bedouins, Wealth, and Change: A Study of Rural Development in the United Arab Emirates and the Sultanate of Oman*  
United Nations University, 1980

VENTURI, Robert, *Aprendiendo de Las Vegas*, Gustavo Gili, 1998

## referências eletrônicas

[www.ameinfo.com](http://www.ameinfo.com)  
[www.theemiratesnetwork.com](http://www.theemiratesnetwork.com)  
[www.thenational.ae](http://www.thenational.ae)  
[www.ecssr.ac.ae](http://www.ecssr.ac.ae)  
<http://www.tdic.ae>  
<http://www.abudhabitourism.ae>  
[www.alrahabeach.com](http://www.alrahabeach.com)  
[www.saadiyat.ae/en/](http://www.saadiyat.ae/en/)  
[www.yasisland.ae](http://www.yasisland.ae)  
<http://dubai-properties.ae>  
[www.tomdispatch.com](http://www.tomdispatch.com)  
<http://www.skyscrapercity.com>

# fontes iconográficas

## Enquadramento

### 3.1 Geográfico e climático

011 [http://www.intute.ac.uk/worldguide/maps2/1052\\_a.jpg](http://www.intute.ac.uk/worldguide/maps2/1052_a.jpg)

### 3.2 Histórico, até segunda metade do século XX

012 [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7c/Asia\\_001ad.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7c/Asia_001ad.jpg)

012 [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f0/Sassanid\\_Empire\\_226\\_-\\_651\\_\(AD\).GIF](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f0/Sassanid_Empire_226_-_651_(AD).GIF)

012 [http://en.wikipedia.org/wiki/File:Age\\_of\\_Caliphs.png](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Age_of_Caliphs.png)

### 3.3 Histórico, a partir da segunda metade do século XX

016 "Chronicles of Progress: 25 Years of Development in the United Arab Emirates"

## Projectado na areia

### 4.1 A herança da cultura/cidade islâmica

018-021 "Urban Form in the Arab World"

### 4.2 A arquitectura vernacular da região do golfo

022 "United Arab Emirates: a new perspective"

022 <http://victorian.fortunecity.com/dali/428/uaearch/uaearch6.htm>

022 <http://victorian.fortunecity.com/dali/428/uaearch/uaearch6.htm>

023 "United Arab Emirates: a new perspective"

023 [http://photos.fulbrightonline.org/gallery/1489834\\_5SUFx#81270595\\_zQUUs](http://photos.fulbrightonline.org/gallery/1489834_5SUFx#81270595_zQUUs)

023 [http://farm4.static.flickr.com/3128/2600904618\\_5a5c580eac.jpg?v=0](http://farm4.static.flickr.com/3128/2600904618_5a5c580eac.jpg?v=0)

024 <http://www.adias-uae.com/dalma.html>

024 <http://www.adias-uae.com/dalma.html>

024 <http://www.adias-uae.com/publications/kingdalma04.pdf>

024 <http://www.travel-earth.com/united-arab-emirates/dubai-al-fahidi-fort.jpg>

024 [http://farm3.static.flickr.com/2342/2252950245\\_0290c315f7.jpg?v=0](http://farm3.static.flickr.com/2342/2252950245_0290c315f7.jpg?v=0)

025 <http://victorian.fortunecity.com/dali/428/uaearch/uaearch6.htm>

025 <http://victorian.fortunecity.com/dali/428/uaearch/uaearch6.htm>

025 <http://victorian.fortunecity.com/dali/428/uaearch/uaearch6.htm>

025 <http://victorian.fortunecity.com/dali/428/uaearch/uaearch6.htm>

025 <http://victorian.fortunecity.com/dali/428/uaearch/uaearch6.htm>

026 "United Arab Emirates: a new perspective"

## Uma súbita mudança

### 5.1 A expectativa generalizada

027 "Chronicles of Progress: 25 Years of Development in the United Arab Emirates"

028 "Chronicles of Progress: 25 Years of Development in the United Arab Emirates"

### 5.2 Os primeiros anos pós-independência

030 "Chronicles of Progress: 25 Years of Development in the United Arab Emirates"

031 "Al-Manakh"

031 "Al-Manakh"

032 "Al-Manakh"

032 [http://farm1.static.flickr.com/44/136043597\\_6a1cf87a43\\_o.jpg](http://farm1.static.flickr.com/44/136043597_6a1cf87a43_o.jpg)

## Construindo a cidade das 1001 noites

### 6.1 A aposta no turismo e investimento externo

<http://static2.panoramio.com/photos/original/6800947.jpg> 035

#### 6.1.1 O crescimento do sector hoteleiro e a adopção do resort

<http://www.travelindubai.com/jumeirah-beach-hotel/jumeirah-beach-hotel-view.JPG> 037

<http://www.kellogg.northwestern.edu/student/club/meaba/Spec.%20Burj%20Al%20Arab%20web%20lay-out.jpg> 038

"Architecture in the Emirates" 038

<http://k43.pbase.com/u34/bmcmorrow/upload/41291832.Mar05235copy.jpg> 038

[http://1.bp.blogspot.com/\\_vRX2MMVc4ck/ShQK452LbHI/AAAAAAAAAFE/FOIGwVbLST0/s400/The+fountains+at+Emirates+Palace.JPG](http://1.bp.blogspot.com/_vRX2MMVc4ck/ShQK452LbHI/AAAAAAAAAFE/FOIGwVbLST0/s400/The+fountains+at+Emirates+Palace.JPG) 039

[http://1.bp.blogspot.com/\\_sJyEnaNZHVI/SMe1nCOTgVI/AAAAAAAAAFQU/iKvslcLBqyk/s400/emirates\\_palace\\_1.jpg](http://1.bp.blogspot.com/_sJyEnaNZHVI/SMe1nCOTgVI/AAAAAAAAAFQU/iKvslcLBqyk/s400/emirates_palace_1.jpg) 039

[http://www.smh.com.au/ffximage/2007/08/22/PalaceAerial\\_wideweb\\_\\_470x311\\_2.jpg](http://www.smh.com.au/ffximage/2007/08/22/PalaceAerial_wideweb__470x311_2.jpg) 039

[http://tradeshwinformer.files.wordpress.com/2008/12/51\\_souk-madinat-jumeirah.jpg](http://tradeshwinformer.files.wordpress.com/2008/12/51_souk-madinat-jumeirah.jpg) 039

[http://www.travelpost.com/MainImages/hotels/53198/Caesars\\_Palace\\_41183570\\_0\\_04062008\\_0804575367\\_500.jpg](http://www.travelpost.com/MainImages/hotels/53198/Caesars_Palace_41183570_0_04062008_0804575367_500.jpg) 039

powerpoint particular 040

[http://dic.academic.ru/pictures/wiki/files/67/Caesars\\_Palace\\_-\\_Across\\_Bellagio\\_Lake.jpg](http://dic.academic.ru/pictures/wiki/files/67/Caesars_Palace_-_Across_Bellagio_Lake.jpg) 040

<http://www.constructionweekonline.com/pictures/gallery/Projects/Al-Raha-Beach.jpg> 040

[http://yasisland.ae/Accessibility\\_en\\_gb.html](http://yasisland.ae/Accessibility_en_gb.html) 040

<http://www.oosterhuis.nl/quickstart/index.php?id=461> 041

<http://www.oosterhuis.nl/quickstart/index.php?id=461> 041

<http://www.oosterhuis.nl/quickstart/index.php?id=461> 041

<http://www.gowealthy.com/gowealthy/wcms/en/home/real-estate/property-digest/october/guggenheim-xl.jpg> 041

[http://www.e-architect.co.uk/dubai/jpgs/ouvre\\_abu\\_dhabi\\_saadiyat260509\\_1.jpg](http://www.e-architect.co.uk/dubai/jpgs/ouvre_abu_dhabi_saadiyat260509_1.jpg) 041

[http://farm1.static.flickr.com/35/379144349\\_43a022fe7e.jpg](http://farm1.static.flickr.com/35/379144349_43a022fe7e.jpg) 042

<http://www.designboom.com/contemporary/tadao/08.jpg> 042

[http://www.constructionweekonline.com/pictures/gallery/Arabian%20Business/saadiyat-island\\_1.jpg](http://www.constructionweekonline.com/pictures/gallery/Arabian%20Business/saadiyat-island_1.jpg) 042

#### 6.1.2 O comércio como atracção. O mall como substituto da praça?

<http://mymagicaldroplets.files.wordpress.com/2008/12/isfahan-bazaar.jpg> 044

[http://racked.com/uploads/2009\\_07\\_VittorioMilan.jpg](http://racked.com/uploads/2009_07_VittorioMilan.jpg) 044

<http://www.wayfaring.info/wp-content/uploads/2007/04/maill-of-the-emirates.jpg> 044

[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/archive/8/80/20071211104019!Mall\\_of\\_the\\_Emirates\\_on\\_9\\_June\\_2007\\_Pict\\_P.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/archive/8/80/20071211104019!Mall_of_the_Emirates_on_9_June_2007_Pict_P.jpg) 044

[http://www.brainhack.net/images/IMG\\_1692.jpg](http://www.brainhack.net/images/IMG_1692.jpg) 044

[http://www.automobilsport.com/uploads/\\_neustart/0-total-communications-dubai/city-Mall%20of%20Arabia-2.jpg](http://www.automobilsport.com/uploads/_neustart/0-total-communications-dubai/city-Mall%20of%20Arabia-2.jpg) 045

<http://dubaiworld.files.wordpress.com/2007/06/city-of-arabia-moa-123.jpg> 045

<http://www.thedubaimall.com/en/section/media-centre> 045

[http://www.ecopolis.org/wp-content/uploads/2007/10/downtownburjdubai-banner\\_tcm3-232.jpg](http://www.ecopolis.org/wp-content/uploads/2007/10/downtownburjdubai-banner_tcm3-232.jpg) 045

#### 6.1.3 As zonas-livres e a Manhattan Árabe

<http://www.nyc-architecture.com/GRP/GRP019.htm> 047

[http://www.nyc-architecture.com/SCC/View\\_of\\_Woolworth\\_Building\\_fixed.jpg](http://www.nyc-architecture.com/SCC/View_of_Woolworth_Building_fixed.jpg) 047

<http://static2.panoramio.com/photos/original/5310552.jpg> 047

[http://www.contractjournal.com/blogs/construction-video-log/2007/06/the\\_tallest\\_building\\_in\\_dubai.html](http://www.contractjournal.com/blogs/construction-video-log/2007/06/the_tallest_building_in_dubai.html) 048

<http://www.realestatewebmasters.com/blogs/uploads/dubai-business-bay.jpg> 048

[http://en.wikipedia.org/wiki/File:Executive\\_Towers\\_on\\_18\\_October\\_2007.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Executive_Towers_on_18_October_2007.jpg) 048

[http://www.dubai-properties.ae/en/Flexible\\_Images/Images/Business-Bay-bro-21.jpg](http://www.dubai-properties.ae/en/Flexible_Images/Images/Business-Bay-bro-21.jpg) 048

[http://www.e-architect.co.uk/dubai/jpgs/business\\_bay\\_signature\\_towers\\_hadid110408\\_1.jpg](http://www.e-architect.co.uk/dubai/jpgs/business_bay_signature_towers_hadid110408_1.jpg) 049

<http://www.thecityreview.com/emir2.jpg> 049

[http://www.daijiworld.com/img\\_news/auh2.jpg](http://www.daijiworld.com/img_news/auh2.jpg) 049

[http://2.bp.blogspot.com/\\_12XlX6I0\\_A/SWYw60IOXpI/AAAAAAAAAR0/UjXKzBzfbJg/s320/Sowwah+Island+++Sowwah+Sq+&+ADX.jpg](http://2.bp.blogspot.com/_12XlX6I0_A/SWYw60IOXpI/AAAAAAAAAR0/UjXKzBzfbJg/s320/Sowwah+Island+++Sowwah+Sq+&+ADX.jpg) 049

[http://www.e-architect.co.uk/dubai/jpgs/sowwah\\_square\\_goettschpartners070608\\_1.jpg](http://www.e-architect.co.uk/dubai/jpgs/sowwah_square_goettschpartners070608_1.jpg) 049

#### 6.1.4 O mercado imobiliário e o aparecimento do condomínio elitista

<http://realvisionhomes.com/multilistingsservice/wp-photos/20071223-133341-1.jpg> 050

<http://www.desertfalconproperty.com/df/httpdocs/Emirates%20Hills/images/eh.jpg> 050

[http://www.dubai-properties.ae/en/Flexible\\_Images/Project\\_ImageGallery/1\\_JBR\\_from\\_above.jpg](http://www.dubai-properties.ae/en/Flexible_Images/Project_ImageGallery/1_JBR_from_above.jpg) 051

[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2e/Jumeirah\\_Beach\\_Residence\\_on\\_2\\_June\\_2007.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2e/Jumeirah_Beach_Residence_on_2_June_2007.jpg) 051

<http://www.eikongraphia.com/images/ThePalmDeiraJul07CopyrightNakheel2S.jpg> 051

<http://www.whatsupjacksonville.com/wp-content/uploads/2008/12/the-palm-jumeirah-march-2007-stellar-group.jpg> 051

fotografia particular 051

051	<a href="http://graphics8.nytimes.com/images/blogs/raisingtheroof/NakheelTheWorldsky.jpg">http://graphics8.nytimes.com/images/blogs/raisingtheroof/NakheelTheWorldsky.jpg</a>
052	<a href="http://www.realestatewebmasters.com/blogs/uploads/dubai_the_world_islands.jpg">http://www.realestatewebmasters.com/blogs/uploads/dubai_the_world_islands.jpg</a>
052	<a href="http://www.kanyeuniversecity.com/client_images/kanyewest/3106_c869f56e1d95dfbe7476d79dc356bca8.jpg">http://www.kanyeuniversecity.com/client_images/kanyewest/3106_c869f56e1d95dfbe7476d79dc356bca8.jpg</a>
052	<a href="http://abudhabidwellings.com/Images/Yas-Island.jpg">http://abudhabidwellings.com/Images/Yas-Island.jpg</a>
052	<a href="http://www.yasisland.ae/LocationMap_en_gb.html">http://www.yasisland.ae/LocationMap_en_gb.html</a>
053	<a href="http://www.prv2.com/files/dev/111/al-reem-island-3-l.jpg">http://www.prv2.com/files/dev/111/al-reem-island-3-l.jpg</a>
053	<a href="http://www.abudhabibanker.com/wp-content/uploads/2008/05/al-reem-island-model.jpg">http://www.abudhabibanker.com/wp-content/uploads/2008/05/al-reem-island-model.jpg</a>
053	<a href="http://abudhabidwellings.com/Images/Al-Reem-Island.jpg">http://abudhabidwellings.com/Images/Al-Reem-Island.jpg</a>
053	<a href="http://www.tameer.net/images/img_the_gate_towers.jpg">http://www.tameer.net/images/img_the_gate_towers.jpg</a>
053	<a href="http://www.developments-online.com/Database/Developments/kwfmnxnqgiexxl/Pictures/1541Pic1.JPG">http://www.developments-online.com/Database/Developments/kwfmnxnqgiexxl/Pictures/1541Pic1.JPG</a>
054	<a href="http://www.burjdubaiskyscraper.com/2009/04/bd2302.jpg">http://www.burjdubaiskyscraper.com/2009/04/bd2302.jpg</a>
054	<a href="http://www.realestatewebmasters.com/blogs/uploads/dubai-united-arab-emirates-marina.jpg">http://www.realestatewebmasters.com/blogs/uploads/dubai-united-arab-emirates-marina.jpg</a>
054	<a href="http://static.worldarchitecturenews.com/news_images/1080_2_1000%20Aedas%20Pentominium%203.jpg">http://static.worldarchitecturenews.com/news_images/1080_2_1000%20Aedas%20Pentominium%203.jpg</a>
054	<a href="http://files.cosential.com/FirmFiles/44/images/Crescent%20Islands.%20Dubai%20Waterfront.jpg">http://files.cosential.com/FirmFiles/44/images/Crescent%20Islands.%20Dubai%20Waterfront.jpg</a>
054	<a href="http://somedthingofnothin.net/blog/wordpress/wp-content/uploads/2008/03/3-waterfront-aerial.jpg">http://somedthingofnothin.net/blog/wordpress/wp-content/uploads/2008/03/3-waterfront-aerial.jpg</a>
055	<a href="http://www.blavish.com/wp-content/uploads/2008/03/dubai-waterfront-city.jpg">http://www.blavish.com/wp-content/uploads/2008/03/dubai-waterfront-city.jpg</a>
055	<a href="http://img296.imageshack.us/img296/323/waterfrontcity1no8.jpg">http://img296.imageshack.us/img296/323/waterfrontcity1no8.jpg</a>
055	<a href="http://www.sanierungsexpertin.de/Bilder/Dubai-World-Central-International-Airport-Jebel-Ali-JXB-Flughafen-Dubai-Vereinigte-Arabishe-Emirate-Munk.jpg">http://www.sanierungsexpertin.de/Bilder/Dubai-World-Central-International-Airport-Jebel-Ali-JXB-Flughafen-Dubai-Vereinigte-Arabishe-Emirate-Munk.jpg</a>
056	<a href="http://kuusanmaki.com/blog/wp-content/uploads/2007/02/dubai_masterplan.jpg">http://kuusanmaki.com/blog/wp-content/uploads/2007/02/dubai_masterplan.jpg</a>

## 6.2 A Miragem

058	<a href="http://www.watg.com/?pageID=7143BBA6-3048-78A8-DB248CDF137DE488">http://www.watg.com/?pageID=7143BBA6-3048-78A8-DB248CDF137DE488</a>
058	<a href="http://www.watg.com/?pageID=7143BBA6-3048-78A8-DB248CDF137DE488">http://www.watg.com/?pageID=7143BBA6-3048-78A8-DB248CDF137DE488</a>
059	<a href="http://www.sail-world.com/photos/Med_Dubai%20Festival%203.jpg">http://www.sail-world.com/photos/Med_Dubai%20Festival%203.jpg</a>
059	<a href="http://www.jerde.com/media/images/experiential/fwc_full_canal.jpg">http://www.jerde.com/media/images/experiential/fwc_full_canal.jpg</a>
059	<a href="http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a1/Dubai_Festival_City%27s_Festival_Waterfront_Centre_on_29_May_2007_Pict_2.jpg">http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a1/Dubai_Festival_City%27s_Festival_Waterfront_Centre_on_29_May_2007_Pict_2.jpg</a>
059	<a href="http://www.dubaicanada.ca/pictures/dubailand0.jpg">http://www.dubaicanada.ca/pictures/dubailand0.jpg</a>
060	<a href="http://www.remamaxunlimiteddubai.com/dynamic/content/589/city_of_arabia_map_big.jpg">http://www.remamaxunlimiteddubai.com/dynamic/content/589/city_of_arabia_map_big.jpg</a>
060	<a href="http://www.cityofarabiame.com/wp-content/includes/gallerypopup.php?url=../files/Image/COA-Image.jpg">http://www.cityofarabiame.com/wp-content/includes/gallerypopup.php?url=../files/Image/COA-Image.jpg</a>
060	<a href="http://www.clifton-dubai.com/files/projects/238/City_of_Arabia-1.jpg">http://www.clifton-dubai.com/files/projects/238/City_of_Arabia-1.jpg</a>
061	<a href="http://sha3teely.com/wp-content/uploads/2007/01/img_2099.jpg">http://sha3teely.com/wp-content/uploads/2007/01/img_2099.jpg</a>
061	<a href="http://2.bp.blogspot.com/_xeOSbxVnKQs/RXHNpsBlieI/AAAAAAAAAAs/OjtninloZl/s400/IMG_1001.JPG">http://2.bp.blogspot.com/_xeOSbxVnKQs/RXHNpsBlieI/AAAAAAAAAAs/OjtninloZl/s400/IMG_1001.JPG</a>
061	<a href="http://www.burjdubai.com">http://www.burjdubai.com</a>
061	<a href="http://www.offplanpropertyexchange.com/news/wp-content/uploads/2009/03/burjdubaiccreditanderslageras.jpg">http://www.offplanpropertyexchange.com/news/wp-content/uploads/2009/03/burjdubaiccreditanderslageras.jpg</a>
062	<a href="http://www.globalenvision.org/files/dubai%20towers%20at%20night.jpg">http://www.globalenvision.org/files/dubai%20towers%20at%20night.jpg</a>
062	<a href="http://adiamondinsunlight.files.wordpress.com/2007/03/dubai-night-blog.jpg">http://adiamondinsunlight.files.wordpress.com/2007/03/dubai-night-blog.jpg</a>
062	<a href="http://image.iarchives.nysed.gov/images/images/49136.jpg">http://image.iarchives.nysed.gov/images/images/49136.jpg</a>
062	<a href="http://farm4.static.flickr.com/3159/266717237_5c54759f71.jpg">http://farm4.static.flickr.com/3159/266717237_5c54759f71.jpg</a>
063	"With/Without: Spatial Products, Practices and Politics in the Middle East"
063	"With/Without: Spatial Products, Practices and Politics in the Middle East"
063	"With/Without: Spatial Products, Practices and Politics in the Middle East"

## A cidade Local/cidade Global

### 7.2 Os locais e os temporários

066	"TheNational", 29 março de 2009
068	<a href="http://media-cdn.tripadvisor.com/media/photo-s/00/19/e9/53/dubai-city-of-gold-entrance.jpg">http://media-cdn.tripadvisor.com/media/photo-s/00/19/e9/53/dubai-city-of-gold-entrance.jpg</a>
068	<a href="http://uwacadweb.uwoy.edu/WyomingHist/Dubai%203%20Gold%20Souk.jpg">http://uwacadweb.uwoy.edu/WyomingHist/Dubai%203%20Gold%20Souk.jpg</a>
069	<a href="http://2wanderlust.files.wordpress.com/2009/04/800px-dubai_constr_workers.jpg">http://2wanderlust.files.wordpress.com/2009/04/800px-dubai_constr_workers.jpg</a>
069	<a href="http://www.independent.co.uk/multimedia/archive/00161/dubai3Getty_161985s.jpg">http://www.independent.co.uk/multimedia/archive/00161/dubai3Getty_161985s.jpg</a>
070	<a href="http://m47.photobucket.com/image/sonapur%20dubai/lostpatrol53/Asian_Sonapur_Dubai.jpg.html?src=www">http://m47.photobucket.com/image/sonapur%20dubai/lostpatrol53/Asian_Sonapur_Dubai.jpg.html?src=www</a>
070	"Al-Manakh"
070	<a href="http://www.wsws.org/articles/2007/nov2007/camp-n09.jpg">http://www.wsws.org/articles/2007/nov2007/camp-n09.jpg</a>
070	<a href="http://blog.chosun.com/web_file/blog/388/77388/1/sonapur_labour_camp_l_01_5.jpg">http://blog.chosun.com/web_file/blog/388/77388/1/sonapur_labour_camp_l_01_5.jpg</a>
070	<a href="http://blog.chosun.com/web_file/blog/388/77388/1/sonapur_labour_camp_l_04_5.jpg">http://blog.chosun.com/web_file/blog/388/77388/1/sonapur_labour_camp_l_04_5.jpg</a>
071	<a href="http://www.independent.co.uk/multimedia/archive/00161/dubai1Getty_-161982t.jpg">http://www.independent.co.uk/multimedia/archive/00161/dubai1Getty_-161982t.jpg</a>

## 7.3 No caminho para a cidade Global

<a href="http://archive.gulfnews.com/images/08/08/12/13_ae_jaywalkers_4.jpg">http://archive.gulfnews.com/images/08/08/12/13_ae_jaywalkers_4.jpg</a>	075
<a href="http://www.upc.gov.ae/Files/pdf/PlanAbuDhabi2030.pdf">http://www.upc.gov.ae/Files/pdf/PlanAbuDhabi2030.pdf</a>	076
<a href="http://www.upc.gov.ae/Files/pdf/PlanAbuDhabi2030.pdf">http://www.upc.gov.ae/Files/pdf/PlanAbuDhabi2030.pdf</a>	076
<a href="http://www.upc.gov.ae/Files/pdf/PlanAbuDhabi2030.pdf">http://www.upc.gov.ae/Files/pdf/PlanAbuDhabi2030.pdf</a>	076
<a href="http://www.upc.gov.ae/Files/pdf/PlanAbuDhabi2030.pdf">http://www.upc.gov.ae/Files/pdf/PlanAbuDhabi2030.pdf</a>	077

## Recuando...a pensar no futuro

fotografia particular	079
<a href="http://archive.gulfnews.com/images/08/01/14/14_nt_szrempty4_gn_5.jpg">http://archive.gulfnews.com/images/08/01/14/14_nt_szrempty4_gn_5.jpg</a>	079
<a href="http://www.senan-architects.com/projects.asp?thisProject=2&amp;thisPic=11">http://www.senan-architects.com/projects.asp?thisProject=2&amp;thisPic=11</a>	080
<a href="http://www.senan-architects.com/projects.asp?thisProject=2&amp;thisPic=3">http://www.senan-architects.com/projects.asp?thisProject=2&amp;thisPic=3</a>	080
<a href="http://www.senan-architects.com/projects.asp?thisProject=2&amp;thisPic=5">http://www.senan-architects.com/projects.asp?thisProject=2&amp;thisPic=5</a>	080
"Architecture in the Emirates"	080
"Architecture in the Emirates"	080
<a href="http://www.x-architects.com/architecture.php?architects=projects">http://www.x-architects.com/architecture.php?architects=projects</a>	081
<a href="http://www.x-architects.com/architecture.php?architects=projects">http://www.x-architects.com/architecture.php?architects=projects</a>	081
<a href="http://www.x-architects.com/architecture.php?architects=projects">http://www.x-architects.com/architecture.php?architects=projects</a>	081
<a href="http://www.masdaruae.com/en/Menu/DescriptionPage.aspx?MenuID=48&amp;Catid=27&amp;cat_id=26&amp;SubcatID=25&amp;mnu=SubCat">http://www.masdaruae.com/en/Menu/DescriptionPage.aspx?MenuID=48&amp;Catid=27&amp;cat_id=26&amp;SubcatID=25&amp;mnu=SubCat</a>	081
<a href="http://vnevoa.files.wordpress.com/2009/07/masdar.jpg">http://vnevoa.files.wordpress.com/2009/07/masdar.jpg</a>	081
<a href="http://www.masdaruae.com/en/businessUnits/photoGallery.aspx?MenuID=48&amp;CatID=27&amp;mnu=Cat">http://www.masdaruae.com/en/businessUnits/photoGallery.aspx?MenuID=48&amp;CatID=27&amp;mnu=Cat</a>	082
<a href="http://harperhere.files.wordpress.com/2008/11/heat-masdar1.jpg">http://harperhere.files.wordpress.com/2008/11/heat-masdar1.jpg</a>	082
<a href="http://www.planetpinkngreen.com/wp-content/uploads/2008NOW/_vyonyx_masdar_abu_dhabi2.jpg">http://www.planetpinkngreen.com/wp-content/uploads/2008NOW/_vyonyx_masdar_abu_dhabi2.jpg</a>	082

