

Ciudad superlativa: Dubai

Dubai es una referencia mundial de las dinámicas de globalización: ciudad-puerto pantalla, *hitificación* de la costa, multiplicación de lo artificial, consumismo e imaginaria excesivos, o migraciones masivas de población en tiempo récord... En un clima de capitalismo brutal y competencia expresiva sin límite, las claves dubaities han sido importadas por otras ciudades del Golfo Pérsico en competencia, incluso en la Manga del Mar Menor, Murcia, se ha proyectado una isla en forma de flor.

Este tipo de ciudad, llamada superlativa, genera una economía transnacional, donde la ciudad federal organiza el comercio global compitiendo por establecerse como nodo *transcultural*. La ciudad no se origina o emerge desde una cultura o un modo de ser, o articulando unas economías nacionales o asociadas, sino que funciona como receptor *acultural* generador de nuevas síntesis artificiales. Dubai podría describirse a través de una letanía de megaproyectos, cada uno de los cuales se sostiene y organiza sobre modas y tendencias marcadas por mercados globales.

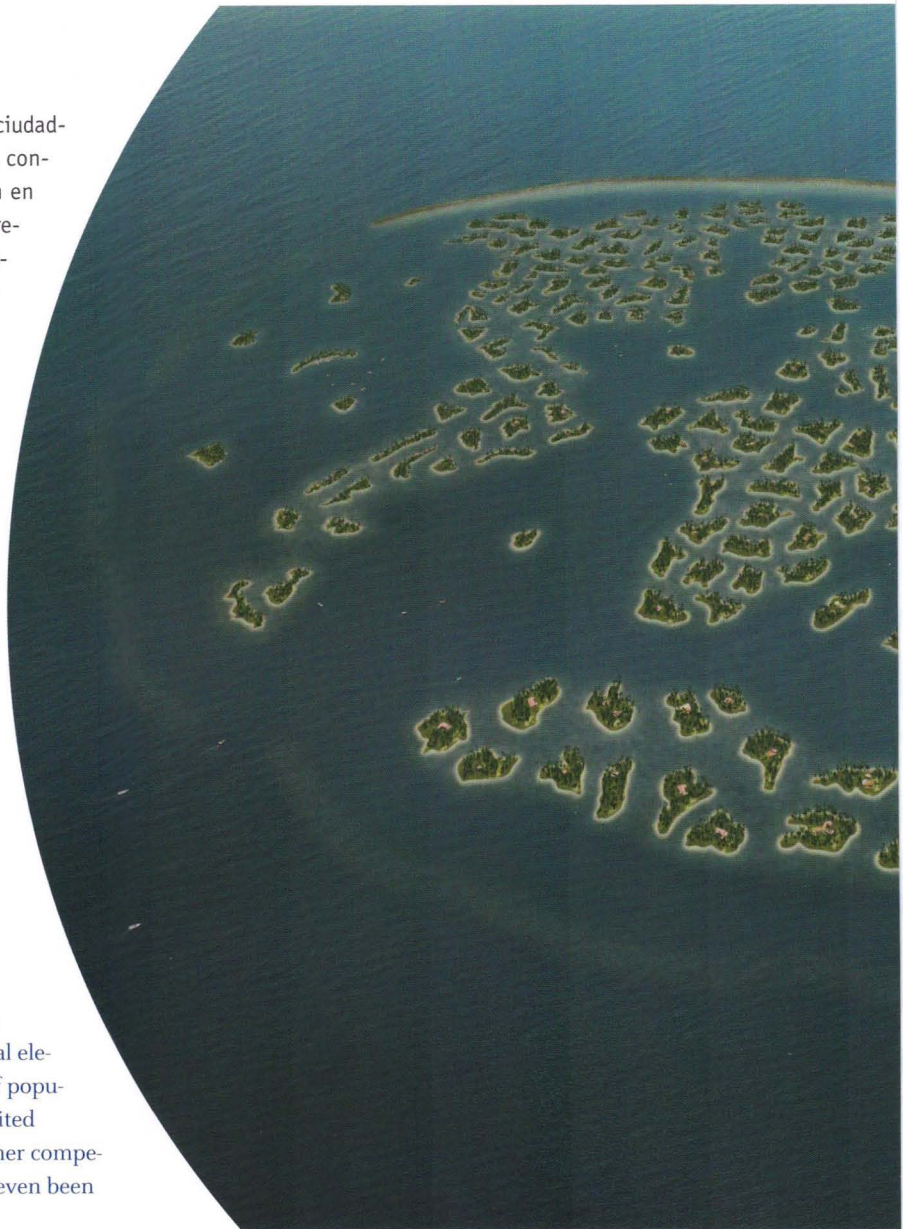
A continuación se ofrecen dos miradas; una estudia el desarrollo del paisaje de Dubai a partir de la evolución del puerto tradicional, y la otra analiza si el desarrollo actual de Dubai, como nuevo puerto turístico, es sostenible.

THE SUPERLATIVE CITY: DUBAI

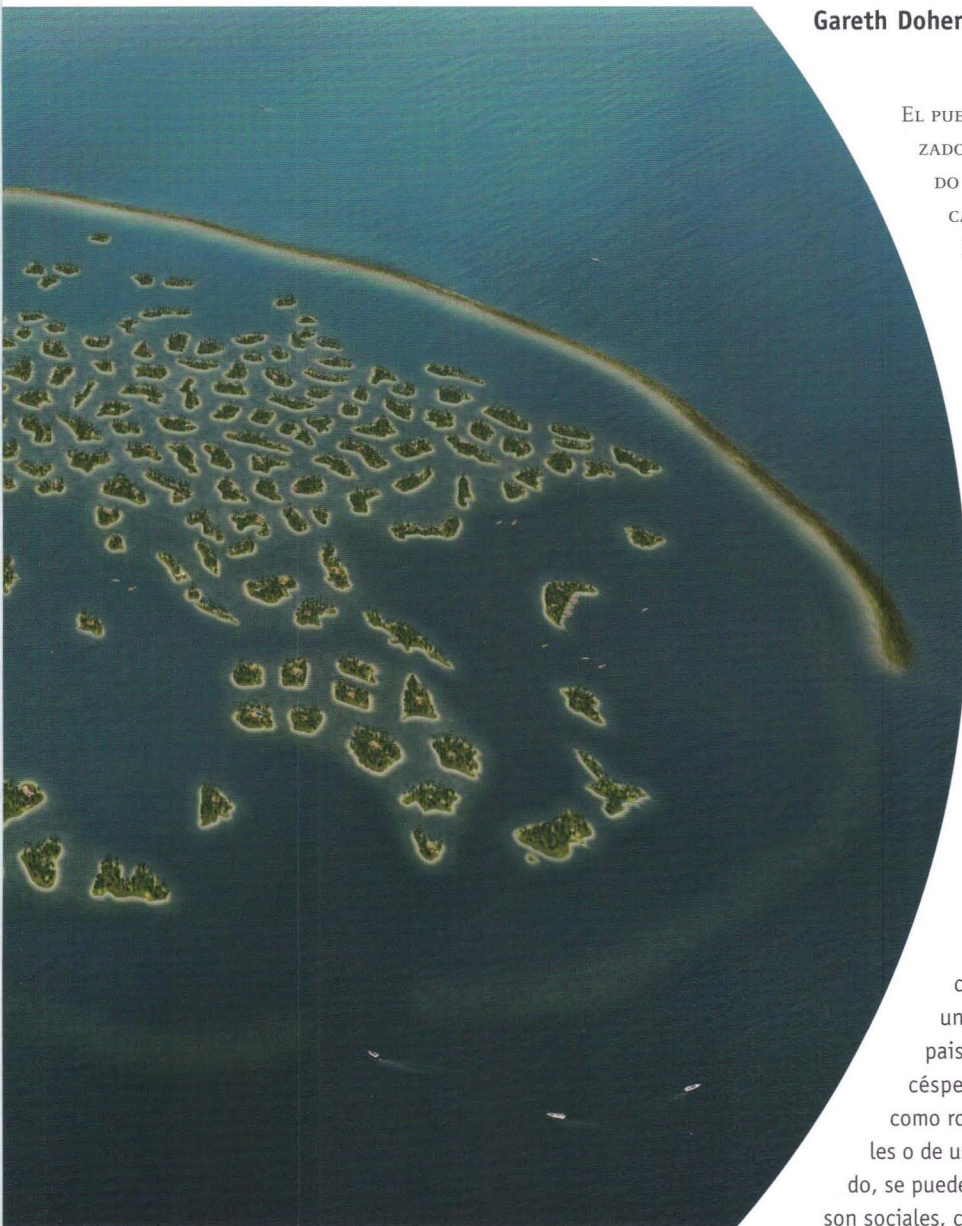
Dubai is a world referent for the dynamics of globalisation: city-port screen, *architectural milestone* on the coast, multiplication of artificial elements, excessive consumerism and imaginary, or mass migrations of population in record time... In this climate of brutal capitalism and unlimited expressive competition, the Dubaian keys have been imported by other competing cities of the Persian Gulf; an island in the shape of a flower has even been projected in la Manga del Mar Menor, Murcia.

This type of city, known as superlative, generates a transnational economy, where the federal city organises global commerce competing for an established place as a *transcultural* node. The city is not originated nor does it emerge from a culture or way of being, or from articulating national or associated economies, but it works as an acultural receiver which generates new artificial synthesis. Dubai could be described through a litany of mega-projects, each with an organisation based on fashions and trends characterised by global markets.

Subsequently, two viewpoints are on offer. One of these studies the development of Dubai's landscape starting from the evolution of the traditional port, while the other analyses whether Dubai's current development as a tourist port is sustainable.



Dubai: puerto como prototipo



Gareth Doherty, Stephen Ramos y Hashim Sarkis

EL PUERTO, COMO CATALIZADOR DE SUCESIVOS DESARROLLOS INTERRELACIONADOS Y ORGANIZADOS DENTRO DE LOS FLUJOS GLOBALES DE CAPITAL, HA SIDO EL PROTOTIPO QUE HA FUNDADO EL TERRITORIO. ASÍ, UNA ACTUACIÓN PUNTUAL, CONCRETA Y PRECISA, A TRAVÉS DE UNA CATÁLISIS Y EVOLUCIÓN CONTINUA, HA IMPLEMENTADO UN GRAN CAMBIO EN EL PAISAJE. PAISAJE NO YA ENTENDIDO COMO EL RESULTADO DE UNA PLANIFICACIÓN, SINO COMO UN ECOSISTEMA SOCIAL, CULTURAL Y ECONÓMICO.

La ciudad de Dubai se ha transformado con una rapidez sin precedentes, pasando de ser un humilde lugar de intercambio en el Golfo Pérsico a una ciudad con uno de los ritmos de crecimiento más acelerados del mundo. Este artículo sigue el desarrollo de Dubai desde un paisaje desértico a otro urbanizado, siendo sus puertos los prototipos para la organización del territorio.

Dubai ha evolucionado a un ritmo tan vertiginoso que las herramientas tradicionales de la planificación tienen poca influencia sobre su forma; la ciudad se entiende mejor como una serie de desarrollos interrelacionados, organizados dentro de la matriz de flujos globales de capital. En Dubai, el puerto fue el prototipo que sirvió como la primera de una serie de acciones que, en estos momentos, incluye diversos mega-proyectos. Inicialmente, los puertos provocaron una catálisis y evolución continuas, hasta hacerse parte de un paisaje orgánico e íntegro. Este paisaje urbanizado se comprende mejor utilizando herramientas ecológicas, entendiéndolo como un mosaico compuesto por una serie de nodos y corredores organizados en una matriz.

Los puertos de Dubai fueron los prototipos para la organización territorial de la ciudad. En este sentido, prototipo se refiere a un proceso iniciador que provoca una serie de procesos de reacción¹. Pero, ¿en qué momento el desierto dejó de ser un paisaje para transformarse en una ciudad? Nunca. Un paisaje es más que el verdor del césped, de los parques, de los bordes de autopistas, o de los espacios intersticiales como rotondas o nudos. Un paisaje es “un mosaico donde la mezcla de ecosistemas locales o de usos del suelo se repite de forma semejante en un área kilométrica”². En este sentido, se puede entender Dubai como un paisaje a escala de ciudad, con ecosistemas locales que son sociales, culturales y económicos.

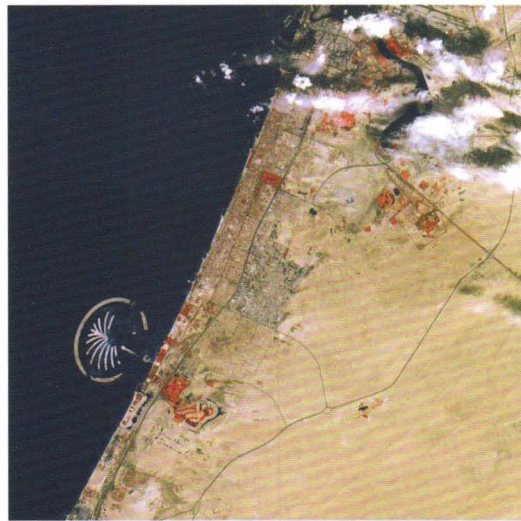
“Welcome to The World. 300 Islands. 300 opportunities. This is your invitation to own a piece of the world.” Este es uno de los eslóganes de la publicidad de la promotora Nakheel para su más espectacular urbanización: una colección de 300 islas privadas bautizadas con nombres de países y regiones del globo, se agrupan formando un mapamundi de 9km. de ancho por 7 de largo. Las islas no pueden ser revendidas. Fotomontaje cortesía de Nakheel.

/1/

Para más información sobre el concepto de prototipos vea: Bunschoten, Raoul. *ANC Architecture & Culture*. No 268, 2003, Pág. 86-161; CHORA/ Bunschoten, Raoul. *Public Spaces: Prototypes*. London: Black Dog 2002; *Urban Flotsam*. Rotterdam: 010 Publications, 2001.

/2/

Forman, R. *Land Mosaics: The ecology of landscapes and regions*. Cambridge: Cambridge University Press, 1995.



En la ecología del paisaje, éste se percibe a la escala de la imagen registrada desde la ventana de un avión. Cuando vemos el mapa de Dubai, observamos un paisaje que en pocos años se ha transformado de desierto a metrópolis, con proyectos que incluyen islas artificiales como The Palms (Las Palmeras) o The World (El Mundo), y que han sido diseñados, en muchos sentidos, desde la ventana de un avión.

“Las ciudades siempre han sido construidas, de una manera u otra, a partir de fragmentos, y uno no puede esperar que las megalópolis sean diferentes. Edificar es, necesariamente, un proceso de constante arranque y freno. Una cierta cantidad de dinero es acumulada, y una vez gastada, el proceso de construcción se detiene. Como arquitectos, tenemos que concebir futuras intervenciones urbanas de tal manera que puedan tener un amplio rango de efectos catalizadores a partir de una determinada cantidad de inversión. Desde este punto de vista, el carácter 'abierto' también debería admitir el ser 'cerrado' cuando fuera necesario”³.

Esta cita de Frampton es particularmente interesante, ya que implica que un cambio paisajístico amplio puede ser implementado a través de intervenciones urbanas precisas. Así, intervenir en ciertos puntos de una matriz puede producir cambios más significativos que el intento de planificación de todo un paisaje. Por otra parte, las intervenciones a gran escala a menudo resultan inviables debido a la propiedad de suelo, a las tensiones políticas o económicas, o como en el caso de Dubai, por razones de tiempo. En definitiva, el paisaje no lo construye la intervención en sí, sino las reacciones espaciales que ésta precipita.

/3/
Frampton, K. *Toward an Urban Landscape*. Columbia Documents of Architecture and Theory (D), Vol. 4. New York: Columbia University Graduate School of Architecture, Planning and Preservation. 1995. Pág.91.

PROTOTIPOS

Rem Koolhaas dijo “nada sucede en el urbanismo que no hubiera sucedido de todos modos sin la ayuda de los urbanistas”⁴. Los prototipos facilitan estrategias intermedias, tema ampliamente tratado en la teoría contemporánea del paisajismo. Así, en su introducción a *CASE: Downview Park* (2001), Julia Czerniak cita a Stan Allen, quien ha reducido el enfoque de los catalizadores a los proyectos de infraestructura, como generadores para otros desarrollos. En la introducción de su libro *Organization Space*, Keller Easterling, expone que una estrategia catalizadora en el diseño es una respuesta adecuada a la sociedad en red: “una propuesta alternativa podría operar desde la premisa de que el poder verdadero de muchas organizaciones urbanas está dentro de las relaciones entre diversos lugares distribuidos que son tanto colectivamente como individualmente adaptables”⁵.

/4/
Koolhaas, R. De las notas tomadas en un discurso en Cooper Union, New York. 1999.

/5/
Easterling, K. *Organization Space: Landscapes, highways and houses in America*. Cambridge, MIT Press, 1999. Pág.2.

Los proyectos de éxito están típicamente arraigados en las operaciones y dinámicas de sus respectivos lugares, y a causa de esta conexión, tienen mejor capacidad para adaptarse y proliferar. La capacidad de hibridarse y multiplicarse es un requisito de los prototipos.

Una estrategia prototípica es particularmente útil cuando se trata de paisajes urbanos a gran escala, como es el caso del entorno de Dubai. Esta conurbación, como la mayoría de los paisajes urbanos contemporáneos, se caracteriza por la creciente complejidad de sus estructuras sociales y políticas, difíciles de comprender desde los métodos tradicionales de diseño y planificación. Esta complejidad, unida a la magnitud de incertidumbre dentro del entorno urbano contemporáneo, implica que, cuando se trata del diseño y la intervención en espacios *rizomáticos* y en red, los planes generales raramente se completan. Es más, algunas veces se les imputa la obstaculización del desarrollo, ya que la programación de ciertas actividades supone dejar fuera de programa otras⁶.

/6/
Giddings B. & Hopwood B. *A Critique of Masterplanning as a Technique for Introducing Urban Design Quality in British Cities*. Ensayo presentado en Building Sustainable Cities Conference, Venice, April 2002.



Proceso de construcción de Palm Jumeirah. Por la noche, cuando el hormigón asienta mejor, el ritmo de trabajo aumenta, Jumeirah se ilumina como un aeropuerto y el ruido de máquinas se duplica. Para alimentar esta economía en ebullición, ejércitos de trabajadores extranjeros llegan cada año: hay más de 60 nacionalidades entre los 1.100.000 habitantes de Dubai. Para compensar la inferioridad de número en su propio país, los dubaites han instituido su identidad como un privilegio.

FASES DE DESARROLLO DEL PUERTO Y EL CAMBIO URBANO

LA FASE DEL RÍO

Dubai comenzó como un puerto. El río Khor Dubai, a pesar de la acumulación de sedimentos en su desembocadura, ofrecía las condiciones ambientales adecuadas —especialmente si se comparan con el hostil entorno ambiental del resto del Golfo Pérsico— que ayudaron a Dubai a convertirse en uno de los principales puertos de la región desde el siglo XVII. El intercambio de seda y especias entre China e India pasaba por el puerto, y la evolución de los asentamientos humanos en el lugar se podría comparar con la acumulación de sedimentos en la desembocadura del río producida por las corrientes del norte del Golfo Pérsico.

puerto de Bandar Linge, ubicado en el sur de Persia. En 1904, en lo que sería un golpe de efecto a nivel regional, el líder de Dubai, Maktoum bin Hashar, decretó que el comercio del puerto de Dubai fuera libre de controles e impuestos. Como era de prever, esto atrajo una gran parte de las actividades de re-exportación desde Bandar Linge al otro lado del Golfo, enriqueciendo al puerto de Dubai. Todo el comercio entre Gran Bretaña e India pasaría a partir de entonces por Dubai, lo que estableció firmemente su vocación como puerto de paso estratégico para las rutas comerciales del Imperio Británico.

A comienzos de los años cincuenta, al mismo tiempo que las funciones de puerto crecían, el oro se convirtió en el nuevo recurso para reemplazar las perlas en Dubai. Anteriormente, Kuwait había sido el principal exportador de este metal a India, pero dado su desarrollo económico y ubicación estratégica, Dubai atraería pronto este comercio. El Banco Británico del Medio Oriente en Dubai ofrecía dólares libres para el comercio de oro —a pesar de que Dubai era parte de la región esterlina— y de esta manera se estableció un turbio intercambio a tres bandas para los comerciantes de divisas y lingotes, que generaban ganancias del 300% e incluso más. Con la misma visión y flexibilidad demostrada en la competencia con Persia, Dubai, de nuevo, utilizó un sistema de controles permisivo y una voluntad de promover oportunidades de negocio que solidificó su posición geo-económica.

El perfil lineal del río había contribuido a hacer al Puerto atractivo para el intercambio y el acceso al interior, pero en la década de 1930, esta forma inspiró además a los británicos para establecer una base aérea flotante. Las Líneas Aéreas Imperiales Británicas hicieron la base en 1937, y, de nuevo, las características físicas de Dubai fueron incorporadas para avanzar su papel como nodo importante para el intercambio y el reaprovisionamiento de combustible. Las concesiones territoriales de Gran Bretaña para la exploración de petróleo también comenzaron en este período, y el conjunto de actividades aumentó el tráfico náutico y aéreo de entrada y salida del río.

La Segunda Guerra Mundial interrumpió el desarrollo urbano, pero en los años cincuenta, la expansión urbana se canalizó a lo largo de las orillas del río. Empresas internacionales fueron atraídas a Dubai a través de iniciativas de exploración petrolera, y los rascacielos de Deira comenzaron a transformar la fisonomía del pequeño pueblo pesquero. El aumento del intercambio y del tamaño de los barcos generó demandas de infraestructura que precipitaron la expansión, el dragado y las reclamaciones de suelo a lo largo de este eje urbano natural. Con dinero prestado por los gobiernos de Gran Bretaña y sus vecinos Qatar y Kuwait, las actividades portuarias y urbanas de Dubai se movieron hacia el interior siguiendo el río. Al final de la década, Dubai contrató al arquitecto inglés John R. Harris para proyectar el primer Plan General, y dirigir así los proyectos de infraestructura y expansión.



Fotomontaje cortesía de Makheel.

Durante el siglo XIX, las tribus rivales de los Qawasim (de origen Persa) y los Bani Yas (de la región Najd) competían por el comercio y la influencia territorial de sus respectivos puertos, Sharjah y Abú Dhabi. En 1833, ochocientos miembros de la subsección Al Bu Falasa de la familia Al Maktoum salieron de Abú Dhabi para asentarse en un punto entre Sharjah y Abú Dhabi, hecho reconocido como la fundación del Dubai moderno.

A finales del siglo XIX, Dubai se convirtió en un puerto importante para el comercio de perlas. La costa de Dubai cosechaba gran cantidad de ellas para el mercado internacional, y los primeros habitantes, junto a la familia gobernante, eran principalmente trabajadores de la cosecha de perlas. El protagonismo de Dubai como puerto internacional creció notablemente a principio del siglo XX, cuando Teherán impuso nuevas tarifas imperiales, como aduanas y controles restrictivos, sobre los bienes para re-exportación en el

Mientras el puerto asumía crecientes funciones comerciales internacionales, Dubai era aún un pequeño pueblo pesquero de 10.000 habitantes. El trazo urbano incluía tres áreas ubicadas en la desembocadura del río: Deira, con 1.600 casas y 350 suqs (tiendas), Al Shindagha, la residencia de la familia gobernante que incluía 250 casas, y Dubai, la más pequeña, con 200 casas y 50 tiendas. En 1955, el total del área urbana consistía en unos modestos 3,2 kilómetros cuadrados.⁷

Dubai creció progresivamente durante la primera parte del siglo XX, pero la Primera Guerra Mundial tuvo poca influencia en sus prósperas actividades comerciales. Fueron los japoneses quienes darían el primer golpe a la economía de Dubai con la introducción internacional de la perla cultivada. Este suceso, junto con la recesión mundial de 1929, tuvo un gran impacto en la economía local, dando lugar a una nueva forma de intercambio de recursos que, reemplazando al sistema anterior, apoyaría el desarrollo de la pequeña pero creciente población urbana.

⁷/

Gabriel, E. F., ed. *The Dubai Handbook*. Ahrensburg: Institute for Applied Economic Geography, 1987.

LA FASE DE JEBEL ALI

Durante los años cincuenta, los derechos de exploración petrolera estaban en manos de los británicos, pero éstos fueron devueltos a Dubai a finales de la década. En 1966, la Empresa Petrolera de Dubai descubrió el *oro negro* en una zona llamada el campo *fateh* (buena fortuna). La exportación de crudo comenzó inmediatamente (1969) y las nuevas demandas urbanas y de producción hicieron necesario que Harris volviera para re-proyectar su primer Plan General y, posteriormente, hacer un segundo Plan General en 1971.

El Puerto Rashid fue construido como equipamiento portuario moderno en la desembocadura del río. Esta construcción actualizó las funciones industriales de una zona reclamada al oeste de la desembocadura. El comercio del río continuaría, pero se caracterizaría más por las transacciones de pequeña escala entre los vecinos del Golfo e Irán, tal y como continúa hoy en día. Sin embargo, el Puerto Rashid pronto sería insuficiente para los requisitos de la exportación a gran escala que generaba Dubai. Cientos de barcos llegaban a esperar meses en el Golfo para tener una oportunidad de amarrear, lo que fue un gran obstáculo para el comercio. Las ganancias del petróleo liberaron a Dubai de la necesidad de tomar préstamos de sus vecinos, lo que permitió que los nuevos proyectos de infraestructura pudieran ser más ambiciosos y con vistas hacia el futuro.

En 1976, la planificación del nuevo puerto industrial y zona logística Jebel Ali comenzó a 35 kilómetros del centro de Dubai, en la dirección hacia Abú Dhabi. El nuevo puerto tendría la capacidad para acomodar el presente y futuro intercambio industrial con sus necesidades logísticas, mientras que los otros puertos asumirían las funciones de los intercambios menores. El nuevo puerto sería el proyecto de dragado más amplio conocido en el mundo hasta aquel entonces, y su fuerza territorial atraería el crecimiento urbano metropolitano de Dubai. En su segundo Plan General, Harris había diseñado un anillo regional urbano con ejes radiales, pero el propio puerto definió un nuevo corredor de crecimiento costero modificando dicho Plan.

Un débil corredor llamado Sheik Zayed Road comunicó Dubai con el puerto y la zona logística Jebel Ali, pero las reacciones prototípicas generadas por los puertos como mecanismo de organización paisajística transformarían el territorio metropolitano. Hoy en día, Sheik Zayed Road es el principal eje regional de crecimiento, con altos edificios de cristal a ambos lados de una autopista de múltiples vías, que se fusiona con un paisaje desértico a pocos metros de los edificios. Muchos ciudadanos muestran orgullosamente fotos que contrastan las humildes calles vacías de 1990 con las imágenes actuales de una metrópolis vibrante.

LA FASE ACTUAL

Los nuevos rascacielos de cristal a lo largo del Sheik Zayed Road; los proyectos de las Islas Palmeras; el Canal Árabe; un nuevo río en forma de semi-círculo, que será un nuevo corredor de crecimiento al otro lado del puerto Jebel Ali; Dubailand, un parque de atracciones, ocio y viviendas;... y la lista continúa. Dubai comenzó como un puerto, el punto donde el desierto se encuentra con el Golfo. La continua interpenetración del Golfo y el desierto marca una frontera borrosa expresada a través de ambiciosos proyectos e intervenciones de ingeniería, y la ciudad emerge también como una expresión y un nodo de redes y flujos interconectados.

Hoy día se puede describir Dubai a través de una letanía de mega-proyectos, como la esbozada anteriormente, donde cada proyecto se sostiene y se organiza por modas y tendencias marcadas por mercados globales. Sin embargo, el Dubai actual no sería Dubai si no fuera por los puertos. Se puede discutir sobre la forma urbana y la eficacia de su infraestructura física, pero Dubai es, sin lugar a dudas, un vibrante nodo económico y, principalmente, una importante ciudad de intercambio internacional. Dubai mismo es un puerto, un frente marítimo como destino para cargar y descargar los flujos globales de personas y capital. ●

Fotomontaje cortesía de Nakheel, que muestra el aspecto que tendrá el litoral del emirato de Dubai cuando se hayan finalizado los proyectos. Sus promotores aseguran que si se pudiese, "Las Palmeras" se verían a simple vista desde la Luna.



PALABRAS CLAVE: PAISAJE; DESARROLLO VERTIGINOSO; GRAN ESCALA; PROTOTIPO; CATALISIS; ECOSISTEMA SOCIAL, CULTURAL Y ECONÓMICO; SOCIEDAD EN RED.

KEY WORDS: LANDSCAPE; VERTIGINOUS DEVELOPMENT; LARGE SCALE; PROTOTYPE; CATALYSIS; SOCIAL, CULTURAL AND ECONOMIC ECOSYSTEM; NETWORK SOCIETY.

DUBAI.

THE PORT AS PROTOTYPE

G. DOHERTY, S. RAMOS & H. SARKIS

This article tracks the vertiginous transformation of Dubai's desert landscape into an urbanised one and analyses how the development of the port precipitated this formidable urban change. The port, as a catalyst of successive developments interlinked and organised within the global flows of capital, has served as a prototype in founding the territory. Thus, an accurate, concrete and precise action through a continued catalysis and evolution, has aided a major change in the landscape. This landscape is no longer understood as the result of planning, but as a social, cultural and economic ecosystem.

Ciudades sin ciudades: Puerto Dubai

Samer Bagaeen

CON LA AMBICIÓN DE CONVERTIRSE EN UN CENTRO NEURÁLGICO DEL COMERCIO GLOBAL, UNO DE LOS PRINCIPALES DESTINOS TURÍSTICOS Y UNA MECCA DEL COMERCIO —UN NUEVA YORK/LAS VEGAS/MIAMI, TODO EN UNO— DUBAI HA GASTADO MILLONES DE DÓLARES EN LA CONSTRUCCIÓN DE UNA INCREÍBLE CIUDAD CONTEMPORÁNEA, CASI PARTIENDO DE LA NADA Y EN SÓLO CINCO AÑOS. UNOS CIENTOS DE MILLONES DE DÓLARES EN BIENES INMUEBLES PROLONGAN EL BOOM HASTA LA FECHA. COMBINANDO LA IMPLICACIÓN DE LOS NEGOCIOS LOCALES CON ESTRATEGIAS INNOVADORAS EN MARKETING URBANO Y PROYECTOS QUE ALCANZAN LOS TITULARES, DUBAI SE HA PUESTO EN MARCHA PARA TRANSFORMAR SU PAISAJE URBANO Y SU IMAGEN.

INTRODUCCIÓN

Ambiciosos desarrollos urbanos con mezcla de usos —entre los que destacan las residencias de lujo, los bloques de hoteles y oficinas, los enormes centros comerciales y los imaginativos complejos de entretenimiento— están cambiando rápidamente la apariencia del Emirato de Dubai y colocando su mercado inmobiliario en el escenario global. El catalizador de gran parte de esta expansión ha sido la decisión del emirato de permitir a los no residentes comprar propiedad plena¹.

En *Does the Road to the Future End at Dubai?* (¿Termina en Dubai el camino hacia el futuro?) Mike Davis (2005) analiza el impacto de Dubai y observa como, después de Shangai (población actual: quince millones), Dubai (población actual: millón y medio) es el mayor solar de la tierra: un emergente mundo de ensueño, de consumo ostensible y de lo que la gente del lugar llama *supreme lifestyles* (estilos de vida supremos). La tremenda actividad constructiva llevó a Adam Nicolson (2006) a escribir: “una quinta parte de las grúas del mundo están actualmente emplazadas en Dubai”.

¹/ Propiedad plena o también propiedad de por vida o vitalicia se define como la participación de dominio absoluto en tierras que caducan al producirse la muerte del propietario o de otra persona señalada.

UNA BREVE HISTORIA DE LA CIUDAD

El Dubai moderno es producto del intenso desarrollo de los últimos veinte años. Antes de esto, Dubai era un pequeño puerto de comercio que había crecido gradualmente a partir de una modesta villa habitada en el siglo XVIII por miembros de la tribu Bani Ya.

Al comienzo del siglo XX Dubai era un puerto suficientemente próspero como para atraer colonos de Irán, India y Baluchistán; en la década de los treinta casi la cuarta parte de la población de veinte mil habitantes era extranjera. Algunos años más tarde, los británicos también hicieron de este enclave su centro de actividades en la costa, estableciendo un organismo político en 1954. En 1971, los británicos se retiraron y Dubai se unió a Abu Dhabi, Sharjah, Ajman, Fujairah, Umm Al Quain y, más tarde, Ras Al Khaimah, para crear la federación de los Emiratos Árabes Unidos.

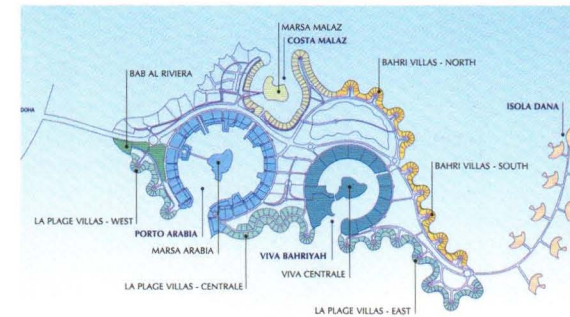
Los orígenes del actual boom inmobiliario en Dubai se remontan al 2002, con el anuncio de Sheikh Rashid Al Maktoum, gobernador en aquella fecha, de que

la propiedad plena de ciertos inmuebles de Dubai estaba disponible para los inversores de todas las nacionalidades. Desde entonces, diversos proyectos han sido lanzados y vendidos a extranjeros, entre ellos Dubai Marina, Emirates Hills, Jumeirah Islands, las tres Palm Islands, Dubai Waterfront, Jumeirah Beach Residences, The Meadows, The Springs y The Arabian Ranches.

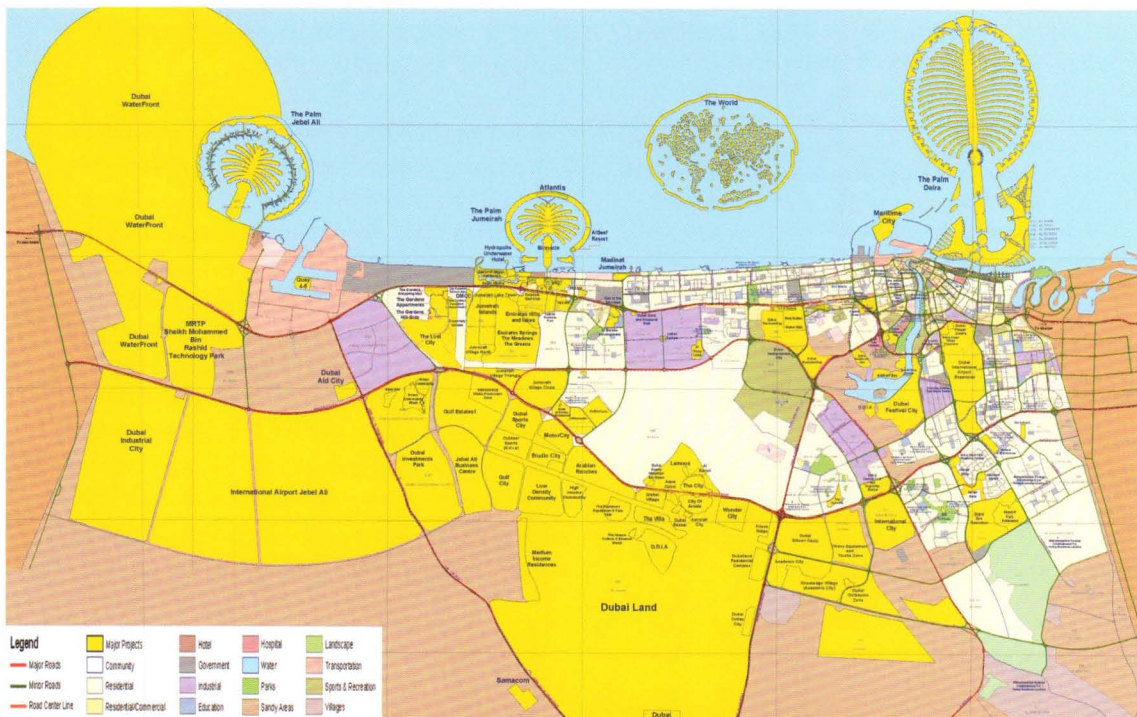
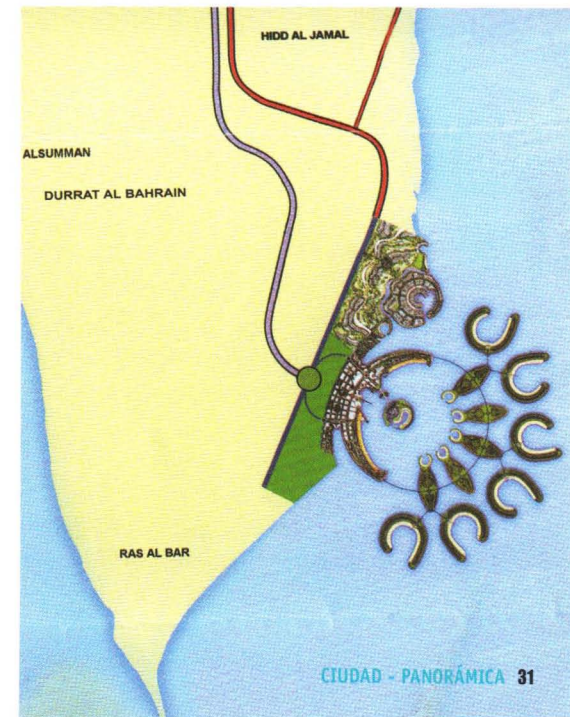
En algunos casos, los inmuebles han sido ya completados y entregados a los compradores, habiendo algunos de ellos cambiado de mano varias veces.

Imagen superior: mapa del Pearl Qatar, cortesía del United Development Company UDC, 2005.

Imagen inferior: mapa de Bahrain mostrando la localización de Durrat Al Bahrain, cortesía del Gobierno de Bahrain, 2006.



Proyectos Urbanos en Dubai. Imagen cortesía de la Municipalidad de Dubai. <http://www.gis.gov.ae/en/downloads/pdfs/Major%20Projects.pdf>



UNA CIUDAD EN CRECIMIENTO

Dubai es además una ciudad en expansión. Originalmente un pequeño asentamiento pesquero, a principios del siglo XX Dubai comenzó a crecer hasta convertirse en un nodo comercial. Por aquel entonces Dubai ya ostentaba, solamente en el distrito de Deira, unas trescientas cincuenta tiendas (Guía de Inversiones Inmobiliarias de Dubai, 2004). Hoy día Dubai es el tercer centro más importante de re-exportación del mundo, sólo después de Hong Kong y Singapur. Dubai Properties, uno de los miembros de Dubai Holding, es la firma inversionista en mercado inmobiliario a nivel global que ha experimentado el más veloz crecimiento del mundo. La población de Dubai, estimada en 1,2 millones de habitantes, puede alcanzar los 4 millones en 2017. Invertiendo la situación de los años treinta, un 75% de la actual población de Dubai es extranjera.

PROYECTOS ICÓNICOS

Con 321 metros de altura, Burj Al-Arab es el edificio más alto del mundo destinado exclusivamente a uso hotelero. Se alza en medio del mar sobre una isla artificial, a 280 metros de la playa situada en la costa de Dubai, conectándose a ella a través de un puente privado.



Jumeirah Beach Residences. Fotografía del autor, 2006.

LOS PROMOTORES INMOBILIARIOS

EMAAR

EMAAR es la mayor compañía inmobiliaria en términos de capitalización bursátil. Se trata de una sociedad anónima pública catalogada en el Mercado Financiero de Dubai, y ha sido decisiva en la remodelación de la periferia de la ciudad con proyectos residenciales y de ocio y entretenimiento.

EMAAR tiene diversos proyectos inmobiliarios en distintas fases de ejecución. Entre ellos se incluyen: Dubai Marina, Arabian Ranches, Emirates Hills, The Meadows, The Springs, The Greens, The Lakes, The Views, EMAAR Towers y Burj Dubai.

La primera fase de Dubai Marina consta de 1.026 apartamentos a pie de costa en seis torres de gran altura y 64 villas sobre una plataforma base que alberga piscinas, instalaciones deportivas y tiendas. Dubai Marina está diseñada de forma que los residentes pueden llegar a casa, aparcar el coche y pasear para disfrutar de todas las prestaciones dentro de la comunidad. En los centros de la vecindad se construirán tiendas y servicios para la comunidad, en podios con acceso por niveles.

Emirate Hills

Construidas como una Comunidad de Golf, Emirates Hills está promocionada como "la urbanización más prestigiosa de Dubai". La primera fase consiste en un complejo residencial de golf, parques, veinte lagos y un campo de golf Colin Montemongomerie para campeonatos de dieciocho hoyos.

Burj Dubai Residences

The Residences en Burj Dubai constan de una selección de seis lujosas torres en la orilla de un lago artificial, con sus propios comercios e instalaciones.

Burj Dubai

EMAAR ha comenzado la construcción de su proyecto más ambicioso dentro de EAU: la urbanización Burj Dubai Downtown, que consta de Burj Dubai — la torre más alta del mundo cuando esté completada en el 2008, con una altura aproximada de ochocientos metros (la altura oficial se ha mantenido en secreto)— y el Centro Comercial Dubai, el más grande del mundo.

Nakheel

Nakheel, uno de los promotores líderes de los Emiratos Árabes Unidos, tiene en la actualidad en construcción una serie de proyectos por valor de 30 billones de dólares (23.700 millones de euros). **Cuando estén completadas, estas urbanizaciones, que incluyen los proyectos de las Palmeras, habrán añadido 1.500 kilómetros a la costa a Dubai, antes limitada a setenta.** Después de años de estudios de viabilidad, The Palm fue lanzada en el 2001 y la reclamación de tierras comenzó aquel mismo año. La primera palmera en ser finalizada será Palm Jumeirah. Incluirá mil quinientas villas a pie de playa y dos mil doscientos apartamentos dando al mar, ofreciendo un lujoso estilo de vida frente a la costa.

Dubai Holding

Dubai Holding consta en la actualidad de 19 compañías operando en una variedad de sectores: salud, tecnología, finanzas, mercado inmobiliario, educación, turismo, energía, comunicación, fabricación industrial, biotecnología y hotelería. Jumeirah Beach Residences y Dubailand son dos de sus proyectos emblemáticos.

Jumeirah Beach Residences

Jumeirah Beach Residences, cuando estén terminadas al final del 2006, tendrán 36 torres residenciales compuestas por 6.400 pisos y cuatro torres de hoteles con 4.000 habitaciones.

SIGUIENDO LOS PASOS DE DUBAI:

ABU DHABI, BAHRAIN DOHA

Abu Dhabi ha sido designada para convertirse en la sede del museo Guggenheim más grande del mundo (ver Ameen, 2006). En julio del 2006, la Compañía de Inversión y Desarrollo Turístico de Dubai (TDIC) firmó una carta de entendimiento con la Fundación Guggenheim, con sede en Nueva York, para establecer un museo de nivel internacional consagrado al arte moderno y al contemporáneo. El Museo, que se llamará Guggenheim Abu Dhabi (GAD) y será diseñado por el arquitecto mundialmente aclamado Frank Gehry, prevé ser abierto en el 2011.

Pearl-Qatar es la principal empresa del mercado inmobiliario internacional del país, además del nombre de su mayor promoción inmobiliaria y la primera en ofrecer a los inversores internacionales propiedades plenas. Se trata de una isla artificial presupuestada en 2.5 billones de dólares (1.975 millones de euros) que ocupa una superficie de 400 hectáreas de terrenos ganados al mar en la costa de Doha. Es una urbanización de cuatro fases con usos híbridos que comprende 10 distinguidos distritos temáticos para ser desarrollados a lo largo de cinco años, y que alberga villas en primera línea de playa, elegantes viviendas unifamiliares, apartamentos de lujo, áticos selectos, hoteles de cinco estrellas, puertos deportivos y escuelas, así como tiendas y restaurantes de lujo.

En Bahrain, Skidmore, Owings & Merrill SRL (SOM) han sido seleccionados para desarrollar un conjunto de estrategias nacionales de planificación integral, dirigidas a elevar la calidad de la crecimiento urbanístico a la vez que proteger y aumentar los recursos naturales de este país insular del Golfo. Con el sector inmobiliario en auge, Bahrain también ha comenzado a construir su cuota de proyectos. Su Puerto Financiero alardea de las que hoy día son las torres más altas del país, con 260 metros.

El proyecto Bahrain Bay, al otro lado del agua desde el Puerto, pronto le quitará este honor, cuando los 300 metros de su hotel Four Season's estén construidos. Este proyecto está siendo promovido por Bahrain Arcapita, y los diseños han sido encargados a Skidmore, Owings & Merrill. El proyecto Durrat Al Bahrain, de 800 millones de dólares, en el extremo sureste de



La Palmera Jumeirah con el tronco en construcción y vista sobre el agua de una hoja a otra de la Palmera. Fotografías del autor, 2006.

Bahrain, está siendo desarrollado como un complejo residencial de vacaciones en tierras ganadas al mar. Comprende viviendas, un puerto deportivo, un centro de convenciones, un parque acuático, un centro comercial y un club de golf.

CONCLUSIONES

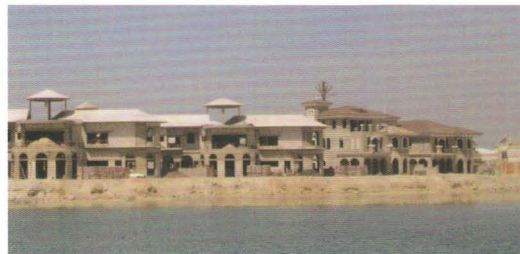
¿Es realmente Dubai tal crónica de éxito, o el tiempo nos contará otra historia?

Aunque no existen dudas acerca de la visión y dirección que están detrás de esta increíble transformación, el estilo de vida *disney* de Dubai está construido, literalmente, sobre la labor pobremente remunerada de trabajadores del subcontinente asiático, y seguramente es insostenible en términos tanto de humanidad como de sentido común medioambiental.

Para empezar, el carácter y ritmo frenético de la urbanización sin precedentes de Dubai, dicen algunos críticos, presagia un futuro de problemas medioambientales y de sostenibilidad. Aunque mucha de esta expansión está todavía sobre el tablero de dibujo, durante el día, el tráfico ya se queda estancado durante horas a lo largo de su arteria principal, Sheikh Zayed Road. Además está creciendo la preocupación acerca de los impactos a largo plazo de la desalinización de las

aguas del golfo para la irrigación; asimismo sobre la demanda de energía en infinito crecimiento para acondicionar sus relucientes torres de cristal.

En general, aquí la urbanización ha ignorado factores medioambientales tan fundamentales como el clima o la geografía; las consecuencias de quince años de expansión irresponsable y de inmaduras decisiones de diseño pueden no ser fáciles de reparar. Desde el aire, los proyectos The World y The Palms ya crean una ostensible impresión. Y de vuelta abajo, al nivel del mar, los cambios significativos en el medioambiente marino también están dejando sus huellas. Como consecuencia del dragado y re-sedimentación de arena para la construcción de las islas, las aguas típicamente cristalinas del golfo se están volviendo turbias con el cieno. Según primeras informaciones, la construcción está dañando el hábitat



marino, sepultando los arrecifes de corales, los lechos de ostras y los campos subterráneos de hierba de mar y amenazando las especies marinas del lugar así como otras especies que dependen de ellas para su alimentación. Los lechos de ostras se han llegado a cubrir de hasta dos pulgadas de sedimento; mientras, encima del agua, las playas se están erosionando a causa de la alteración de las corrientes naturales. Nakheel ha adquirido un barco de dragado que trabaje a tiempo completo para transportar los sedimentos de arena que se acumulan en un extremo de Palm Jumeirah hasta el otro, donde se ha estado produciendo la erosión.

El Dubai del futuro es hoy día el resultado de una economía cuidadosamente concebida y estratégicamente planificada, en la que el turismo, la construcción, la banca, el comercio y la industria, actúan como palancas para un progreso que no será por más tiempo medido por el barril de petróleo. Para afrontar hoy día los problemas del futuro, Dubai ha lanzado un intenso bombardeo de proyectos infraestructurales —carreteras de circunvalación, autopistas sobreelevadas con dos pisos, nuevos puentes, un sistema de metro y monorraíl e incluso paradas de autobús climatizadas— intentando resolver el problema. Pero las colosales urbanizaciones autónomas de Dubai y la proliferación de subdivisiones al estilo suburbano plantearán un formidable reto. ●●

PALABRAS CLAVES: BIENES RAÍCES; PROPIEDAD INMOBILIARIA; RECLAMACIÓN DE TIERRAS; DESARROLLO SOSTENIBLE; URBANIZACIONES DE LUJO EN ENCLAVES COSTEROS; MEGAPROYECTOS; FACTORES MEDIOAMBIENTALES.

KEY WORDS: REAL ESTATE; SUSTAINABLE DEVELOPMENT; LUXURY WATERFRONT DEVELOPMENTS; MEGA PROJECTS; ENVIRONMENTAL FACTORS.

BIBLIOGRAFÍA Y OTRAS REFERENCIAS

Ameen, Ahmed. 'Study on water taxi service between Dubai and Sharjah gets underway' ('Se pone en marcha el estudio acerca del servicio de taxi acuático entre Dubai y Sahrjah'), en *Gulf News*, 9 de agosto del 2005.

Ameen, Ahmed. 'Frank Gehry to design Guggenheim museum' ('Frank Gehry para diseñar el Museo Guggenheim'), en *Gulf News*, 9 de julio del 2006.

Davis, M. Does the Road to the Future End at Dubai? ('¿Termina en Dubai el camino hacia el futuro?') Visitado en <http://www.tomdispatch.com/index.mhtml?pid=5807> el 10 de julio del 2006.

Gobierno de Dubai. *Dubai Property Investment Guide*. (Guía de Inversiones Inmobiliarias de Dubai), 2004.

Nicolson, Adam. 'Boom town', ('Ciudad boom') en *The Guardian*, 13 de febrero del 2006.

CITIES WITHOUT CITIES: PORT DUBAI

SAMER BAGAEEN

With ambitions to become a hub of global commerce, a top tourist destination and a shopping *mecca* - a New York/Las Vegas/Miami rolled into one - Dubai has been spending billions of dollars building an astonishing modern city nearly from scratch in a mere fifteen years. Some \$100 billion worth of real estate under construction or in the pipeline continues the boom to date. Combining the involvement of local businesses and innovative strategies of urban marketing with headline catching projects, Dubai has set out to transform its urban landscape and its image. Ambitious mixed-use urban developments featuring luxury residences, hotels and office blocks, huge shopping malls and imaginative entertainment complexes are rapidly changing the face of the emirate and are putting the Dubai property market on the world stage. The starting point for much of this expansion was the emirate's decision to allow non-nationals to purchase freehold property. In Dubai, shopping malls, luxury hotels, residential towers and artificial islands, one shaped like a Palm and another like a map of the world are being built. Around five million tourists visit Dubai per year and the city is planning for fifteen million by 2020.

Is Dubai really such a success story, or will time tell a different tale?