

## **La ciudad neoliberal: conceptos y realidades de Dubái**

### **The neoliberal city: concepts and realities of Dubai**

Marina Inés de la Torre<sup>1,2</sup>

<sup>1</sup> Universidad de Guanajuato, Departamento de Arquitectura

<sup>2</sup> Universidad De La Salle Bajío, Facultad de Arquitectura

Autora para correspondencia: Marina Inés de la Torre, E-mail: marinadlt8@hotmail.com

#### **Resumen**

El llamado “neoliberalismo” tiene su antecedente en la doctrina del liberalismo clásico, cuyos postulados económicos de origen han sido orientados hacia una visión idealizada de la supremacía del mercado, basada en la competencia despersonalizada y la insolidaridad. Esta suerte de liberalismo desideologizado impone la lógica competitiva del mercado como única alternativa para el desarrollo humano, reproduciendo asimetrías y polarizaciones en la configuración de los territorios urbanos. Si bien el neoliberalismo, por su naturaleza multiescalar, es asociado a las prácticas de la economía global, su determinación es contextual, y obedece a los rasgos distintivos de cada sitio. En tal sentido, la naturaleza de la relación entre neoliberalismo y transformaciones urbanas, merece un análisis situado al interior de la estructura socioterritorial de cada ciudad y su particular trayectoria. No obstante el evidente efecto homologador que estas prácticas económicas imprimen en la geografía urbana, prescindiendo de consideraciones de latitud o emplazamiento, la ciudad neoliberal expresa sus particulares atributos heredados de su condición de origen, vocación y elección de su destino. En tal sentido, la ciudad de Dubái constituye un caso de estudio interesante, en tanto se caracteriza por un crecimiento urbano dispuesto en unidades singulares demasiado dispersas para articular un modelo territorial reconocible. Tal como Ítalo Calvino relatara metafóricamente en *Las ciudades invisibles*: “[...] Cada ciudad recibe su forma del desierto al que se opone [...]”, en el caso de Dubái su aplicación

es literal (Calvino, 1972, p. 13). A través de la exploración documental y observación crítica de campo, se analiza este caso paradigmático de urbanismo neoliberalizado.

**Palabras clave:** neoliberalismo; urbanismo; Emiratos Árabes Unidos; Dubái

### **Abstract**

The so-called "neoliberalism" has its antecedent in the doctrine of classical liberalism, whose economic postulates of origin have been oriented towards an idealized vision of the supremacy of the market, based on depersonalized competition and lack of solidarity. This sort of desideologized liberalism imposes the competitive logic of the market as the only alternative for human development, reproducing asymmetries and polarizations in the configuration of urban territories. Although neoliberalism, because of its multi-scalar nature, is associated with the practices of the global economy, its determination is contextual, and obeys the distinctive features of each site. In this sense, the nature of the relationship between neoliberalism and urban transformations deserves an analysis located within the socio-territorial structure of each city and its particular trajectory. Despite the evident homologous effect that these economic practices print on urban geography, regardless of considerations of latitude or displacement, the neoliberal city expresses its particular attributes inherited from its condition of origin, vocation and choice of its destiny. In this sense, the city of Dubai is an interesting case study, as it's characterized by urban growth arranged in singular units too dispersed to articulate a recognizable territorial model. As Italo Calvino will metaphorically recount in *The Invisible Cities*: "[...] each city receives its desert form to which it opposes [...]", in the case of Dubai its application is literal (Calvino, 1972, p. 13). Through the documentary exploration and critical field observation, this paradigmatic case of neoliberalized urbanism is analyzed.

**Keywords:** neoliberalism; urbanism; United Arab Emirates; Dubai

Recibido en: 26-05-2019

Aceptado en: 19-09-2019

## **Aproximaciones teóricas al modelo de ciudad neoliberal**

El neoliberalismo como doctrina y práctica imperfecta, tiene su correlato material en la ciudad, la cual se convierte en la arena de prueba para la formulación de proyectos emergentes de múltiples reformas neoliberales que aseguren la continuidad de la supremacía del mercado. Dichas reformas son aplicadas en geografías urbanas preexistentes, donde encuentran las condiciones propicias para su desarrollo y, en tal sentido, están obligadas a confrontar los marcos jurídicos e institucionales locales, los cuales resultan determinantes en su proceso de localización (Nik, Peck y Brenner, 2009).

### **Olas de neoliberalización en las ciudades contemporáneas**

Los espacios urbanos han desempeñado papeles estratégicamente significativos en las sucesivas olas de neoliberalización, en cuyo devenir histórico Nik *et al.*, (2009) identifican, en principio, cuatro etapas distintivas:

1. A fines de la década del 70 y principios del 80, las ciudades quedan impactadas por los nuevos modos de producción: la deslocalización de los procesos productivos. La nueva capacidad tecnológica y organizativa permite separar el proceso de producción en diferentes emplazamientos, determinando un nuevo espacio industrial descentralizado. La especificidad geográfica de cada fase del proceso de producción industrial, atiende a la singularidad de la mano de obra requerida y a los rasgos sociales y medioambientales que suponen las condiciones de vida de segmentos distintos de mano de obra (Castells, 2003). Si bien, esta nueva organización económica basada en la dispersión geográfica, hizo temer en un primer momento por el futuro de las ciudades, Saskia Sassen explica que la combinación de dispersión espacial e integración global, crea un nuevo papel estratégico para las mismas, convirtiéndolas en puestos de mando altamente concentrados;

emplazamientos clave para las finanzas, centros de producción e innovación; y mercado para los productos y las innovaciones producidas (Sassen, 1991).

Sin embargo, los cambios en las prácticas económicas tuvieron implicaciones en las estructuras sociales: las ciudades se convirtieron en campos de batalla de las luchas sociopolíticas como consecuencia de la prolongada crisis del régimen de crecimiento fordista-keynesiano y de la caída del Estado de Bienestar: “[...] como consecuencia, en muchas de las más antiguas ciudades industriales se adoptaron iniciativas económicas locales a fin de promover ‘desde abajo’ un crecimiento renovado, mientras al mismo tiempo se buscaba defender los acuerdos sociopolíticos y arreglos redistributivos ya establecidos [...]” (Nik *et al.*, 2009, p. 8).

Saskia Sassen (2003) advierte que la emergencia de nuevas funciones para la ciudad produce una relación asimétrica entre la ciudad global y su respectivo Estado-Nación. El crecimiento de la ciudad, particularmente de aquellas más globalizadas, no necesariamente supone un crecimiento de las economías regionales. Esta afirmación entra en conflicto con una premisa fundamental en la teoría tradicional sobre los Sistemas Urbanos, en el sentido de que los mismos favorecen la integración territorial de las economías regionales y nacionales. Sin embargo, este efecto no opera con la misma intensidad en todos lados.

2. Del antiguo modelo tradicional de centro industrial que lideraba el desarrollo regional como resultado de la sustitución de importaciones, desde la década de los ochenta la ciudad (aquella más o menos globalizada) pasa a convertirse en nodo neurálgico de redes globales múltiples, como resultado de la privatización, desregulación, apertura de las economías nacionales a empresas extranjeras y la creciente participación de actores económicos nacionales en mercados globales (Sassen, 2003). Esta década altamente disruptiva se caracteriza por el desmantelamiento de los marcos jurídicos e institucionales municipales, para la implementación de las nuevas políticas urbanas neoliberales orientadas a rebajar costos, reducir impuestos, concesionar tierras, recortar servicios públicos, privatizar las obras de infraestructura, y subsidiar directa o indirectamente las grandes corporaciones, entre otras medidas, todas ellas tendientes a atraer y acelerar la inversión extranjera en múltiples localizaciones urbanas y periurbanas, promoviendo un “buen clima de negocios” en las grandes ciudades (Nik *et al.*, 2009, p. 8). El efecto

depredatorio de estas reformas en la ciudad, se hicieron evidentes en el desarrollo de dinámicas sociales urbanas extremadamente polarizadas, ello sin considerar la efectividad que tales estrategias han tenido en términos de crecimiento económico, el cual decae considerablemente si tenemos en cuenta sus efectos en el vasto panorama del sistema urbano mundial (Leitner y Sheppard, citado por Nik *et al.*, 2009).

3. En los años 90 se consolida la hegemonía de las estrategias neoliberales a escala urbana como proyecto político dominante. El crecimiento económico orientado al mercado, las prácticas de consumo de las élites y el control de poblaciones excluidas, definen las metas de las políticas urbanas neoliberales, implementadas a través de nuevas estrategias de control social, acciones policiales y de vigilancia, ejerciendo presiones sobre los colectivos sociales siempre más desfavorecidos. “[...] Ciertamente, las instituciones estatales se han visto arrastradas a convertirse en formas cada vez más explícitas de destrucción creativa de los entornos urbanos construidos (Hackworth y Smith; y Weber citados por Nik *et al.*, 2009, p. 8).
4. En los últimos años, la necesidad de mantener la competitividad económica bajo el imperativo del mercado, ha dado lugar a una reconceptualización de las estrategias neoliberales a partir de la inclusión de aspectos sociales y ecológicos, ajenas a los intereses mercantiles, hasta ahora despreciados. Todo ello, con el propósito de mantener el blindaje necesario de los actores económicos dominantes y asegurar la continuidad de un sistema que ha perdido credibilidad. Nuevas formas de gobernanza y participación social, más discursivas que reales, han aparecido en el horizonte enrarecido de una urbanización neoliberalizada en crisis, que disputa unas geografías cada vez más hostiles a las lógicas mercantiles.

De lo anterior se concluye que, las prácticas neoliberales y la ciudad como manifestación de sus múltiples experiencias, adhiere a la vez que confronta los avatares de las leyes del mercado y sus endémicas contradicciones.

## **Emiratos Árabes Unidos: contextos y trayectorias**

La controvertida ciudad de Dubái en tanto modelo de desarrollo urbano, ha sabido despertar opiniones tanto entusiastas como detractoras. Emplazada al oriente de la península arábiga, debe su nombre a su Emirato homónimo, el cual forma parte de una de las siete entidades políticas de los Emiratos Árabes Unidos, confederados a partir de 1971 como país soberano constituido en monarquía constitucional. Algunos de los aspectos que a continuación se señalan permiten acercarnos a las condiciones de contexto que han permitido la emergencia de este modelo.

En 1981, los Emiratos Árabes Unidos pasan a integrar el Consejo de Cooperación para los Estados Árabes del Golfo, junto a Baréin, Kuwait, Omán, Catar y Arabia Saudita, todos ellos países costeros del Golfo Pérsico (excluidos Irak e Irán). Su principal fuente de riqueza reside en el petróleo, condición que hace a la región particularmente vulnerable en términos políticos y económicos, habida cuenta de su dependencia a una fuente de riqueza estratégica de interés mundial que es motivo de disputa por parte de las grandes potencias. A ello se suma, en algunos casos, la escasez de su población, la extensión de su territorio y su limitada capacidad militar.

Para resistir los embates de la primavera árabe y su potencial efecto multiplicador, se promueven en la región nuevos procesos eleccionarios que, sin embargo, se celebran en medio de elecciones amañadas con el fin de asegurar cierto continuismo (Zaccara, 2013). Todo ello en un contexto de evidente empeoramiento de las condiciones generales de vida de las poblaciones árabes, como resultado de las políticas implementadas con la excusa de la lucha contra el terrorismo internacional. Esto, a partir de los conflictos sociales en países como Túnez y Egipto, ha dado lugar al desplome de regímenes que parecían eternizarse en el poder. En el caso de los EAU, se ha propiciado una apertura moderada y una redistribución de ingresos, a fin de garantizar la estabilidad del país, permitiendo una baja participación; sin embargo, persiste la ausencia de partidos políticos, lo que permite asegurar el inmovilismo propio del Golfo.

Los Emiratos Árabes Unidos tienen un desarrollo económico determinado por su condición geopolítica privilegiada. Su estratégico emplazamiento en el estrecho de Ormuz, que vincula el Golfo de Omán con el Golfo Pérsico, le convierte en un vital paso del tránsito del comercio de petróleo crudo mundial. No obstante, en la última década ha sabido diversificar su

desarrollo, explotando áreas estratégicas como el turismo internacional, desarrollos inmobiliarios, comercio, finanzas y alta tecnología. Su exponencial desarrollo convierte a los EAU en un oasis de aparente bienestar, que contrasta fuertemente con otras realidades de su región de pertenencia, por demás convulsas y de grandes asimetrías.

## **Capitalismo de Estado**

A diferencia de otras formas de capitalismo neoliberal, como ocurre en algunos países de América Latina, el capitalismo de los EAU conforma -a la manera de China, Corea del Sur, y otras ciudades asiáticas- un capitalismo de Estado, en el que éste último se convierte en el principal competidor del libre mercado. Esto da como resultado libertades limitadas y una ubicua intromisión del Gobierno (monarquía) en la economía, cuyas implicaciones conducen a la construcción de un modelo reproductor de riquezas, a la vez que antidemocrático (Pipes, 2017).

## **Ciudades estado sin ciudadanos**

Retomando el modelo de desarrollo de los dos principales centros urbanos de Abu Dabi y Dubái, resulta interesante especular con la definición de “ciudad estado”, para aplicarla de manera discrecional al caso de análisis que nos ocupa. El primer término del binomio deviene de *civis*, que significa “ciudadano”, y del sufijo *tat*, “cualidad”; es decir, que el término ciudad nos refiere a la condición de ciudadano o sujeto portador de derechos y deberes, en un ámbito territorial delimitado.

El segundo término alude al *status*. En nuestro caso, esta noción política se refiere a una modalidad de organización de tipo soberana y coercitiva con alcance social, que tiene como finalidad regular y controlar el funcionamiento de la comunidad. En tal sentido, el binomio “ciudad estado” designa a un Estado conformado por una única ciudad.

Conceptualmente, la ciudad estado es toda ciudad que destaca por su independencia política, su autodeterminación y su dominio sobre un territorio circundante lo suficientemente vasto como para cubrir sus necesidades. Ahora bien, tanto Abu Dabi como Dubái se asemejan a las ciudades estado a la manera clásica: más precisamente, desde el punto de vista de los ciudadanos, representan una versión de la ciudad estado despojada de ciudadanía.

Si bien el caso de Dubái reúne, o ha reunido en un pasado relativamente cercano, las condiciones de autonomía que se requiere para atribuirle tal condición, el sistema político que la caracteriza no admite participación ni representación de sus habitantes nacionales ni extranjeros en las cuestiones de estado. No es el ciudadano el que hace a la ciudad, sino la ciudad la que hace al “ciudadano” en cuanto espacio complejo y cosmopolita que fomenta el intercambio (Amón, 2017).

## **El problema de los derechos humanos**

Emiratos Árabes Unidos es un país que no tiene instituciones elegidas democráticamente ni partidos políticos, en tal sentido, los ciudadanos no tienen derecho a cambiar su gobierno. La libre asociación está restringida, y los derechos de los trabajadores, limitados. Aunque la constitución contempla la libertad de expresión y prensa, en la práctica estos derechos están cercenados. El contenido de la prensa también está gobernado por la ley. Comentarios negativos por parte de extranjeros relacionados con el Islam, el gobierno o las familias que gobiernan, pueden ser castigados con prisión, aunque esta legislación es raramente invocada debido a que la prensa practica la autocensura.

En agosto de 2014, las autoridades de EAU decretaron una ley antiterrorista que sanciona una amplia variedad de acciones perfectamente pacíficas, y las califica como delitos tendientes a perjudicar la unidad nacional, o como actos de carácter terrorista. La nueva legislación deja a disidentes políticos, críticos del gobierno o activistas de los derechos humanos, expuestos a la situación de enfrentar procesos judiciales que, en el peor de los casos, pueden derivar en condenas de pena capital.

La lista de los sitios web bloqueados es larga, como también lo es la de los criterios por los que se bloquean. Se censuran los contenidos “contrarios a la ética y la moral”; aquellos que constituyan un “riesgo directo o indirecto para los internautas”; “las expresiones de odio a las religiones”, entre otras. Ya sea porque informan de hechos o porque cuestionan el orden establecido, el resultado es que los medios de comunicación tienen pocas posibilidades de ser leídos en los Emiratos Árabes Unidos.

Claro ejemplo de la violación de derechos sufrida por trabajadores migrantes lo constituye el caso documentado por Human Rights Watch en su informe del 2015, acerca del proyecto de desarrollo de la isla de Saadiyat, sede en Abu Dabi de los museos del Louvre (actualmente en pleno funcionamiento) y del Guggenheim y la Universidad de Nueva York (en proyecto). Un grupo de trabajadores de la isla de Saadiyat inició una medida de protesta en contra de sus empleadores, reclamando el cumplimiento de las condiciones contractuales. El hecho, denunciado a la policía, concluyó en la deportación sumaria de los empleados involucrados en la protesta.

En contraste con un dinamismo económico sin precedentes, los ejemplos anteriores ponen de manifiesto el evidente retraso institucional de un país en términos de derechos humanos y ciudadanía, modelando un contexto neoliberal propio, donde nuevas ciudades-estado se expanden sin necesidad de enfrentar la resistencia material de sus respectivas estructuras sociales.

## **Derechos de la mujer**

Ahora bien, los Emiratos Árabes Unidos son signatarios de la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer. Sin embargo, en la práctica, las mujeres sufren trato discriminatorio en diversos ámbitos, fundamentalmente en los familiares o laborales. Este es el caso de las diferencias entre varones y mujeres frente a los trámites matrimoniales o de divorcio.

La legislación vigente en los Emiratos Árabes Unidos convalida el maltrato de las mujeres y los hijos menores de edad por parte del marido o padre, siempre que la agresión no exceda los

límites admitidos por la ley islámica. Una vez contraído matrimonio, las mujeres deben prestar obediencia a sus maridos. A diferencia de otros países de la región, en los Emiratos existe un gran número de mujeres desarrollando tareas remuneradas fuera del ámbito del hogar, en algunos casos profesionales. No obstante, deben contar con la expresa aprobación del marido para ocupar una posición laboral.

La discriminación que sufren las mujeres en Emiratos Árabes Unidos se extiende a normas y leyes que en muchos casos dejan desprotegidas a aquellas víctimas de delitos como abusos o violaciones, llegando al extremo de condenar a las víctimas por el delito de “zina” (relaciones sexuales fuera del matrimonio). En la práctica, el sistema legal funciona como si la violación sexual estuviera permitida y denunciarlo fuera un delito con pena de cárcel.

El criterio legal de penalizar las relaciones sexuales fuera del matrimonio puede extenderse a trabajadoras extranjeras migrantes. Un artículo periodístico reciente relata las recurrentes huidas de palacio de algunas mujeres integrantes de la familia real. En 2000 y 2018 las princesas Shamsa (19 años) y Latifa (32 años), hijas de Mohamed bin Rashid Al Maktum, actual primer ministro de Dubái, intentaron huir sin éxito del emirato. En 2019, la princesa Haya (la sexta esposa de 45 años) huyó con sus 2 hijos (de 11 y 7 años) a Londres. Todas ellas son ejemplos de las restricciones que viven las mujeres en los emiratos, situación que contrasta con la imagen liberal de pretendida modernidad (Oppenheimer, 2019).

## **Estructura de la población: locales e inmigrantes**

EAU es el país con mayor porcentaje de inmigrantes: 88,43% de la población total (últimos datos de inmigración publicados por la ONU), la cual representa uno de los pilares de su desarrollo y paradójicamente, su costado más vulnerable: un potencial descontento social. Esta población extranjera se compone de árabes nativos, 20%; nacionales de países del sur de Asia, 50%; e iraníes, 23%. Los derechos de los súbditos están estrictamente limitados y los de los expatriados son prácticamente inexistentes.

La tasa de migración neta del país se sitúa en 21,71%, la más alta del mundo. Un expatriado puede solicitar la ciudadanía de los Emiratos Árabes Unidos después de residir en el país durante 20 años, siempre que esa persona nunca haya sido condenada por un delito y pueda hablar con fluidez el árabe.

Con una proporción de sexo masculino/femenino de 2,2 hombres por cada mujer en la población total, el desequilibrio de género en los EAU es el segundo más alto en el mundo después de Qatar. Estos factores generan un escenario potencialmente favorable a las organizaciones delictivas vinculadas a la trata de personas. Según la Ansar Burney Trust (ABT) la industria del sexo florece en los Emiratos, especialmente en Dubái y está directamente vinculada con la explotación de la industria turística, uno de los principales pilares económicos. Las características claramente homofóbicas de la legislación y la sociedad en general de los Emiratos Árabes Unidos pueden resultar contradictorias con el decidido impulso que las autoridades dan al desarrollo del turismo internacional.

## **Dubái: origen, vocación y destino**

El emirato de Dubái cuenta con una extensión territorial de 4,114 km<sup>2</sup>. Aunque las excavaciones en Hatta, Al Qusais y Jumeirah indican que la zona estuvo habitada 3000 años antes de Cristo, no se habla de Dubái como ciudad hasta 1833, año en que la tribu Bu Flasa, liderada por la familia Maktoum, se asentó en los alrededores del Dubái Creek, el río natural que se prolonga más de 10 kilómetros tierra adentro. A partir de este año la economía de Dubái comenzó a despegar bajo el liderazgo del Sheikh Saeed Al Maktoum, quien, a través de la exención de impuestos, potenció el comercio exterior de perlas, uno de los principales productos que hicieron conocido a Dubái, estableciendo relaciones comerciales con China, India y Pakistán. El modo de vida tradicional estaba sustentado en la cría de ganado, la recolección de dátiles, la pesca y la recolección de perlas; en esta última actividad basaron su economía hasta el siglo XX.

Para 1853, el evidente progreso económico ligado a su estratégica ubicación, despertó el interés de potencias extranjeras por controlar las rutas del Golfo. A cambio de protección, Dubái,

conjuntamente con el resto de los emiratos, se convirtió en protectorado del Gobierno Británico (Estados de la Tregua), situación que prevaleció durante dos siglos.

A principios del siglo XX, Dubái comenzó a crecer lentamente. Durante los primeros años la población se asentó principalmente en Deira y en Bur Dubái, asentamientos que concentraban para 1908, más de 350 y 50 tiendas especializadas, respectivamente. El desarrollo y evolución de las mismas dará origen a los actuales *zocos*, mercados tradicionales con artículos artesanales principalmente locales. La intensa vida religiosa y cultural determinó la construcción de las primeras mezquitas, que a su vez sirvieron de colegios.

La gran depresión de los años 30 y la década del 40, marcada por la Segunda Guerra Mundial, determinó las épocas de escasez, sin embargo, el Sheikh Saeed Al Maktoum consiguió suministrar comida a las 20,000 personas que ya estaban asentadas en Dubái. A estos hechos se sumó la competencia de perlas cultivadas en el mercado, promovidas por Japón. En estas fechas se firmó un acuerdo con el Gobierno Británico para buscar petróleo.

En los años 50 Dubái comenzó a comerciar con oro y amplió el Dubái Creek (río interior de Dubái) para que su comercio marítimo siguiera creciendo. Los años 60 marcan el despertar de Dubái. El trabajo duro de las pasadas décadas comienza a dar sus frutos con el descubrimiento del petróleo, lo que supuso un cambio significativo en su economía y administración. A finales de esta década, la ciudad ya contaba con toda la infraestructura para poder crecer libremente: se habían construido carreteras, vías principales, puentes, redes de suministro de luz y agua, así como un buen sistema de telecomunicaciones y la importante construcción de su aeropuerto. En 1969 comenzó a exportar petróleo, incrementado su población a 59,000 habitantes.

En 1971 se formaron los Emiratos Árabes Unidos, dando término a su relación de dependencia con el Reino Unido. Desde ese momento, Dubái ha ido de la mano de Abu Dabi, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Fujairah y, un año después, Ras Al Khaiman, los siete emiratos que conforman los EAU. En esta década se da en Dubái un gran crecimiento demográfico; en 1977 la ciudad ya superaba los 200,000 habitantes, habiéndose cuadruplicado la población en menos de 10 años.

El alto precio del petróleo permitió a Sheikh Saeed Al Maktoum comenzar a planificar lo que sería el Dubái que hoy se conoce. A finales de la década del 70 se había construido el puerto de Jebel Ali, el World Trade Center, la planta desalinizadora, el túnel Shindagha y el puente Garhoud, éstos dos últimos a través del Creek.

A finales del siglo XX, a partir de los años 80 Dubái siguió expandiéndose económicamente. El aeropuerto se amplió para albergar a la reciente aerolínea Emirates Airlines; se construyeron complejos deportivos y recreativos y se empezó a pensar en el turismo como una fuente de ingresos adicionales. En esta época se descubrieron nuevos yacimientos de gas y petróleo en el desierto de Margham. Estos años quedaron marcados por un importante crecimiento urbano para dar cabida a la gran cantidad de población que llegaba a Dubái, la cual alcanzaba los 550,000 habitantes en 1990.

En este año muere el Sheikh Rashid bin Saeed y su hijo hereda el cargo. Sus planes, aún más ambiciosos que los de su padre, han dado lugar a la ciudad que hoy se conoce como Dubái. Su economía actual se diversifica, ya que solamente depende un 20% del petróleo. El comercio y los servicios -incluido el turismo- dominan su economía actual. La exención de impuestos ha dado lugar a que muchas grandes empresas empiecen a pensar en Dubái como sede de sus inversiones y operaciones.

Su población actual de 3,137,000 habitantes, de los cuáles 85% son extranjeros; equivalente a 2,666,450 residentes del exterior. Un factor que ha favorecido a Dubái, es la baja tasa de desempleo que ha atraído a un gran número de extranjeros en busca de mejores oportunidades.

Si bien la industria petrolera tuvo un auge importante en el país, actualmente los sectores que generan más ingresos en el emirato son la construcción, el comercio y los servicios financieros, sin dejar de mencionar la importancia del desarrollo turístico y el destinado a las compras.

## **El rol del planeamiento urbano en el crecimiento de la ciudad**

El proceso de transformación y expansión urbana de la ciudad y su rápido crecimiento, han implicado tanto el consumo de espacio como la transformación de los usos del suelo y de la propia imagen urbana. Como es de esperarse, el planeamiento urbano ha ido orientando estos

procesos a lo largo de su desarrollo; sin embargo, el acelerado ritmo de transformación de la ciudad ha superado en ocasiones las expectativas de la planificación.

El proceso de desarrollo de Dubái se vinculó a sus recursos naturales petrolíferos con exportaciones en la segunda mitad del siglo XX, logrando crecer como punto comercial del Golfo Pérsico gracias a sus bajos aranceles y a su condición de nexo entre Omán y los otros emiratos. El descubrimiento del petróleo permitió financiar las primeras infraestructuras de Dubái, con la creación del puerto, un aeropuerto y la draga de “Dubái Creek” en 1958, que facilitó la llegada de mercancías consolidando la eficiencia del emirato como punto comercial.

Se forman los primeros núcleos, Deira al norte y Bur Dubái al sur; siendo Dubái Creek el eje central de la ciudad debido a la concentración mercantil. Pese al auge de la actividad económica, Dubái continuaba siendo un emirato con una infraestructura y un desarrollo económico muy básico, ya que no existía una trama urbana fija y la red de carreteras era casi inexistente.

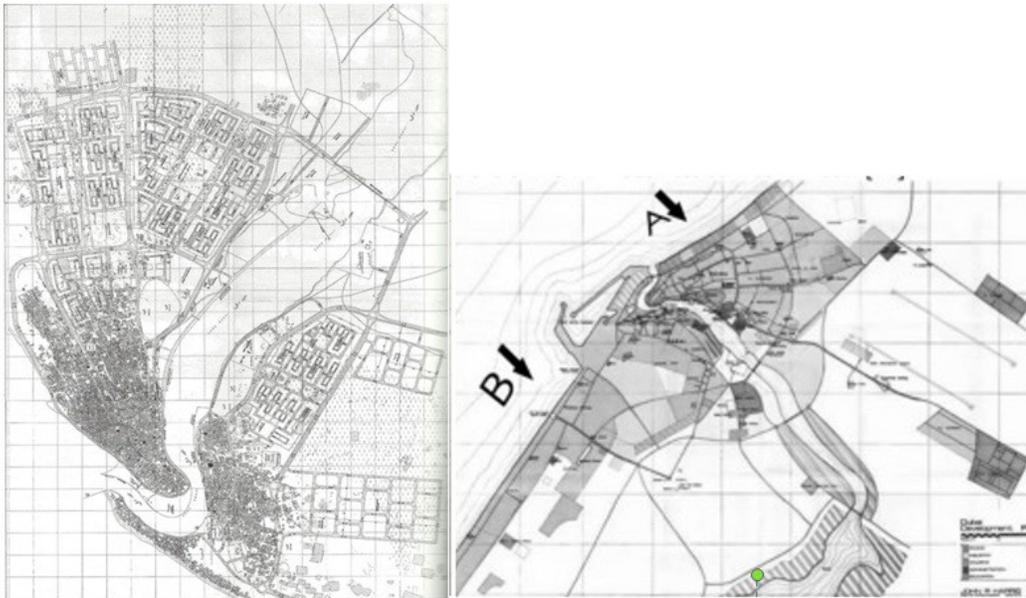
A partir de los años 80 del siglo pasado, Dubái pasó de una economía basada exclusivamente en la explotación del petróleo a una economía posindustrial desarrollada, impulsando otros sectores como el financiero, el turístico y el comercial con el desarrollo de enormes proyectos que lo han posicionado como referente mundial.

En el siglo XXI, el gran crecimiento urbano ha atraído población de diversos lugares del mundo por la oferta laboral existente. Su tasa de crecimiento demográfico es muy elevada, con 7% anual, y para 2011 ya contaba con un total de 2,000,000 de habitantes. Se considera importante también la población externa de la mano de obra (mayoritariamente destinada a la construcción) para la expansión de la ciudad, procedente principalmente de Pakistán y la India, situación manifiesta en su población masculina que es de 70%, en contraste con el 30% de la población femenina. Este crecimiento implicó que su población se multiplicara por ocho en los últimos treinta años.

Entre los planes urbanos realizados para Dubái se mencionan los siguientes:

## **Los Planes Harris**

El Plan Harris es el primer plan urbanístico de Dubái, realizado por el arquitecto británico John R. Harris en 1960. En él, se plantea una red vial (inexistente hasta el momento) buscando la articulación del espacio por carretera y estableciendo la zonificación de las áreas comerciales, industriales y edificios públicos. Propone un nuevo centro para la ciudad, proyectando una red de vías al este de Deira y al este y sur de Dubái, con barrios residenciales entre el entramado vial (Lairice y Macdonald, citado por Sánchez Hernández, 2015) (Fig. 1A).



**Fig. 1 (A).** Plan Harris, 1960.

**Fuente:**

<https://www.google.com/search>

**Fig. 1 (A).** Harris Plan, 1960.

**Source:**

<https://www.google.com/search>

**Fig. 1 (B).** Segundo plan Harris.

**Fuente:**

<https://www.google.com/search>

**Fig. 1 (B).** Segundo plan Harris.

**Source:**

<https://www.google.com/search>

**Fig. 1 (A, B).** Planes Harris.

En 1971 Harris realiza un nuevo plan urbano acorde a las nuevas características económicas del emirato -que había transitado de la explotación del petróleo a las actividades terciarias- complementando su trabajo anterior con áreas residenciales para trabajadores inmigrantes, y reforzando Dubái Creek como punto importante de la ciudad, al incorporar dos puentes sobre el mismo (Maktoum y Garhoud) y un túnel que conectase Dubái y Deira. Las nuevas conexiones

promueven el desarrollo de Dubái al otro lado del cuerpo de agua interior (Dubái Creek) y a lo largo de la carretera Sheik Sayed, paralela a la costa hacia Abu Dabi. Entre los años 70 y 80, esta zona comienza a consolidarse como el centro financiero y de negocios mediante importantes edificios de gran envergadura, haciendo crecer a la ciudad hacia el suroeste en forma lineal, a través de conjuntos aislados, entre ellos el Dubái World Trade Center (1979) (Lairice y Macdonald, 2013) (Fig. 1B). La creación de un puerto de mercancías y la importante red de carreteras que había planificado el Plan Harris, permite a la ciudad expandirse hacia sus extremos opuestos (sur/norte).

Los flujos comerciales y el crecimiento demográfico continuaron, al tiempo que los conflictos en los países cercanos como la Guerra de los Seis días, la Guerra del Líbano (1975), o la guerra entre Irán e Irak (1980-1988) provocaron una mayor llegada de inversiones.

A la planificación de Harris suceden, entre 1984 y 1993, nuevos planes urbanísticos elaborados por el estudio del arquitecto griego Dioxiadis. Este período coincide con el acelerado proceso de crecimiento urbano hacia el sur, a través de grandes proyectos, concentrados en su mayoría en la carretera hacia Abu Dabi, el emirato principal del país.

### **Plan estratégico 1993 – 2012**

Este nuevo plan estableció una zonificación hacia el sur de la ciudad, ordenando el territorio en unidades de menor tamaño a las previas y de las que aún hoy en día algunas continúan sin urbanizar. Una primera actuación zonificó las áreas costeras situadas entre el puerto Jebel Ali y la frontera con Sharja, emirato situado al norte de Dubái. La segunda amplió la clasificación de suelo hacia zonas no planificadas anteriormente, aumentando la cantidad de suelo urbanizable, donde incluye el área residencial del sur de Dubái, ligada a la actividad portuaria del puerto Jebel Ali y por otra parte, el crecimiento planificado hacia el interior del emirato a partir de la carretera Sheik Sayed.

La Fig. 2 ilustra un conjunto de parcelas regulares y espacios urbanizables entre corredores de transporte y comunicación. El territorio urbano se compone por un sistema

rectangular de aproximadamente 500 km<sup>2</sup> con zonas construidas más o menos diseminadas a lo largo de la costa desde la frontera del estado vecino de Sharjah al norte, hasta el puerto de Jebel Ali al sur. El sistema de infraestructuras divide el desierto en unidades numeradas a semejanza de un tablero de juegos. La estructura concéntrica del Dubái Creek (al norte) es reemplazada por un “cartón de bingo” (al sur), con piezas de mono culturas en un ámbito de oportunidades de negocio (Broman Jensen, 2008).



**Fig. 2.** Plan urbano 1993-2015

**Fuente:** <https://www.google.com/search>

**Fig. 2.** Urban Plan 1993-2015

**Source:** <https://www.google.com/search>

En las áreas cercanas al viejo Dubái y a Dubái Creek se observa una mayor variedad de usos, en donde destaca la superficie destinada a áreas recreativas como respuesta a las zonas vinculadas al turismo, que se concentra en torno a la zona más antigua de la ciudad y al actual centro. También en el sector interior del viejo Dubái, aún se encuentran áreas destinadas a usos agrícolas y de conservación.

El agotamiento de los recursos petroleros propició un cambio en la legislación acerca de la propiedad extranjera de suelo en el emirato. A partir de 2006, se permitió a la población foránea adquirir terreno “en determinadas áreas”, creándose varias empresas con capitales mixtos (la mayor parte de propiedad del Gobierno de Dubái), que impulsaron el sector inmobiliario y

constructivo de la ciudad para expatriados. Algunos ejemplos de estas actuaciones son el Dubái Marina, lujoso complejo situado en la línea de costa; o, en segundo lugar, Palm Island, islas con forma de palmera que son quizás la obra más característica del expansionismo de Dubái. Estos edificios y complejos destacan por su alto precio, exclusividad y gran lujo (Moghamad, citado por Sánchez Hernández, 2015).

## **Plan de Desarrollo de Dubái 2015**

Este plan está orientado a consolidar a Dubái como importante punto comercial, turístico e inmobiliario a escala mundial. Con base en la evaluación de la sostenibilidad y la eficiencia de los proyectos anteriores, se establecen políticas que tratan de optimizar la transformación de suelo, aprovechando los espacios ya planificados previamente y no urbanizados aún.

La ciudad se ha ido articulando en dos grandes núcleos. Por un lado, el sector más antiguo situado a ambos extremos de Dubái Creek, con un carácter más compacto y ligado a actividades costeras y por otro, el sector sureste a partir del eje de la carretera que va hacia Abu Dabi, área que ha experimentado una importante expansión urbana.

La preocupación por un crecimiento más controlado de la ciudad promueve la participación de diferentes agentes y organismos locales en materia de vialidades, transportes, electricidad, agua y tierra acompañadas de las principales empresas inmobiliarias del emirato. También exhibe una mayor sensibilidad por las políticas y programas existentes en materia de vivienda, principalmente dirigidas a la población extranjera que no tiene acceso a los lujosos conjuntos urbanos dirigidos a la población de la misma condición pero de alto poder adquisitivo.

Se concluyen importantes obras aisladas que destacan por su magnitud, como el Burj Khalifa, edificio más alto del mundo; el hotel Burj Al Arab; una pista de esquí artificial; el centro comercial más grande del mundo; o las Palm Islands.

El territorio urbanizado ha aumentado debido a la cesión gratuita de terrenos por parte del gobierno a los residentes locales con el fin de promover la cohesión entre población de origen y extranjera, recibiendo suelo residencial edificable fuera del área urbanizada (Moghamad, 2010).

Sin embargo, los procesos de integración son complejos y trascienden la condición de proximidad. Estudios recientes relacionados con la segregación residencial confirman la ausencia de integración de grupos sociales de diversa condición (racial y/o socioeconómica) vivan o no en proximidad. El resultado en Dubái consiste en grandes vacíos urbanos con actuaciones aisladas. Esta situación es también evidente en el uso de los espacios públicos de las partes centrales de Dubái, en donde el residente local actúa con indiferencia en presencia del extranjero.

## **Dubai 2020 Urban Masterplan**

Este nuevo plan tiene como principales objetivos el control de la nueva urbanización estableciendo límites a la misma, la saturación de las áreas no urbanizadas y el crecimiento urbano sostenible. Al igual que en el Plan de 2015, realiza un análisis de la historia urbanística del emirato y propone que las actuaciones futuras se lleven a cabo acordes a este, y atendiendo a las necesidades que surjan de sus revisiones periódicas y retroalimentando sus estrategias.

Sin dejar a un lado su magnificencia urbanística, este plan expresa claramente su preocupación por las actuaciones sostenibles, que consideren la preservación de los recursos naturales así como la reducción de las fuentes de contaminación (Fig. 3). En tal sentido, el plan zonifica la ciudad en cuatro grandes áreas, a saber: 1) Al norte, el área de la línea de costa y las islas artificiales destinadas a uso turístico y recreativo principalmente; 2) Al sur, el área destinada al crecimiento urbano de la ciudad saturando los espacios los vacíos urbanos existentes; 3) Al sur oriente, el área no urbana de conservación y usos controlados y; 4) Al sur poniente, el área estratégica para la extracción de recursos (gas y petróleo), granjas, zonas de acuíferos, espacios de conservación o usos especiales sin la posibilidad de generar espacios urbanos, asegurando así un control del uso del suelo en los puntos más lejanos al continuum urbano actual.



**Fig. 3.** Master Plan, 2020.

**Fuente:** <https://www.google.com/search>

**Fig. 3.** Master Plan, 2020.

**Source:** <https://www.google.com/search>

La Tabla 1 comparativa, presenta una revisión crítica de los planes, a partir de la cual se extraen conclusiones.

**Tabla 1.** Cuadro comparado de los Planes Urbanos para Dubái.

**Table 1.** Compared table of Urban Plans for Dubai.

Nombre		Año	Autor	Principales actuaciones	Propósito
Planes Harris	Primero	1960	Arquitecto británico John R. Harris	Primera red vial articulando los barrios antiguos de Deira y Bur Dubái a ambos lados del Creek. Primera zonificación de las áreas comerciales, industriales y edificios públicos. Propuesta de un nuevo centro para la ciudad hacia el sur.	<b>Consolidación comercial de Dubai Creek</b>
	Segundo	1971	Arquitecto británico John R. Harris	Propuesta de áreas residenciales para trabajadores inmigrantes. Puentes y túnel a ambos lados del Creek. Puerto de mercancías y carretera costera Sheik Sayed hacia Abu Dabi.	
Dubai World Trade Center		1979		<b>Nuevo centro</b>	
Tercer Plan Urbanístico		1984 - 1993	Arquitecto griego	Grandes proyectos a lo largo de la carretera hacia Abu Dabi.	<b>Crecimiento lineal de la ciudad hacia el sur en forma paralela</b>

		Konstantinos A. Dioxiadis	Franja destinada a usos de transporte e industrial desde el puerto Jebel Ali, hasta el aeropuerto Dubai World Central.	<b>a la costa con actuaciones aisladas</b>
Down Town Dubai	2008		<b>Nuevo centro</b>	
Plan Estratégico	1993 - 2012		Ampliación de suelo urbanizable.	<b>Conformación del territorio urbano a la manera de tablero de juego (bingo-urbanismo)</b>
			Zonificación del territorio en parcelas regulares entre corredores de transporte y comunicación.	
			Construcción del Dubai Marina e islas artificiales Palm Island.	
Dubai Marina	2015		<b>Nuevo centro</b>	
Plan de Desarrollo de Dubái	2015	Participación de agentes y organismos locales	Completamiento de los vacíos urbanos existentes planificados con anterioridad.	<b>Control de la urbanización y crecimiento urbano sostenible</b>
			Planta de Energía Solar	
Políticas de vivienda más integrales				
Dubai 2020 Urban Masterplan	2020		Zonificación en 4 áreas: urbana, de crecimiento, de preservación y estratégica.	

**Fuente:** Elaboración propia.

**Source:** Own elaboration.

## Reflexiones sobre la planificación Urbana en Dubái

La evolución urbanística del emirato de Dubái se ha realizado en parte, atendiendo a las pautas de los planes urbanísticos, expandiendo las dimensiones de la ciudad compacta de origen. El cumplimiento de los mismos ha sido parcial por haber sido rebasados por la magnitud e importancia de las inversiones para la construcción de grandes proyectos y obras no contemplados inicialmente y que, de alguna manera han modificado la pauta de crecimiento originalmente establecida por dichos planes.

Sus diferentes unidades urbanísticas han ido conformándose de forma aislada, sin llegar a constituirse como una traza cohesionada y mucho menos continua, consumiendo extensiones importantes de suelo y propiciando grandes vacíos urbanos en el desierto. Estas unidades

separadas (principalmente conjuntos habitacionales), conectadas por vialidades de múltiples carriles, ha extendido el uso generalizado del automóvil privado.

El crecimiento se ha caracterizado por la realización de grandes actuaciones con dimensiones a gran escala, que se intensifican sobre todo a partir de las décadas de los ochenta y noventa del siglo XX, período en el que destacan las nuevas obras de infraestructura, edificios y complejos que se encuentran distribuidos en el espacio de una forma autónoma, con prescindencia de los entornos existentes o en su caso sin prever los impactos que generan a futuro.

Los procesos urbanos de Dubái no deben ser interpretados a la luz de los modelos convencionales. Su desarrollo no corresponde a un crecimiento concéntrico, policéntrico ni tampoco lineal en estricto sentido. En esta ciudad, las infraestructuras constituyen la piedra angular a partir de la cual se organiza física y funcionalmente el sistema urbano, y cuya capacidad de emisión simbólica está fuera de discusión. Ellas enmarcan el desierto y lo fecundan de oasis autónomos y relativamente inconexos. La emergencia de estas formas de urbanismo debe decodificarse a la luz de la cultura urbana local, en la que la fuerza del paisaje natural se impone y abraza los múltiples artificios urbanos, confrontando los siempre renovados esfuerzos humanos por ganar tierras al desierto. Tal vez sea posible especular con la condición nómada de la civilización musulmana y, en tal sentido, con una suerte de anti urbanismo propia de una población trashumante. Si bien el carácter intimista de las históricas medinas hace impensable cualquier comparación con el presente, donde las actuaciones urbanas se exponen y se ostentan sin pudor a la vista de la comunidad global; la desagregación de las partes urbanas, sugiere una colonización del desierto por parte de grupos humanos que se distribuyen en unidades emplazadas a una distancia recorrible en automóvil en tiempo razonable, conformando una suerte de tejido humano y geográfico homogéneo en su propia condición de insularidad.

La ciudad de Dubái ha sabido corresponder a los ciclos de desarrollo de toda ciudad neoliberal, enfrentando, a partir del presente siglo, los avatares sociales y ambientales que sistemáticamente cuestionan su legitimidad y sustentabilidad, reconfigurando sus planes de ordenamiento urbano y territorial.

## El problema de la vivienda

Resulta sugestiva la ausencia de información en relación al tema de la vivienda en Dubái. Ello hace pensar que no existe un Programa de Vivienda para el Emirato a nivel integral, o que de existir, no se tiene acceso a la información, por estar restringida para uso oficial. En tal sentido, la política de desarrollo habitacional se ha orientado a conjuntos residenciales integrados a grandes proyectos de usos mixtos que incluyen, además del habitacional, equipamiento recreativo, comercial, áreas financieras, y de servicios, lo que ha implicado una oferta exclusiva destinada a poblaciones con altos ingresos.

La ciudad histórica ha sufrido un proceso de deterioro en sus áreas habitacionales, debido al desplazamiento de la población de mayores recursos a la nueva Dubái, quedando habitada en su mayoría por residentes locales de bajos recursos e inmigrantes de igual condición. En ella, se aprecia un incipiente proceso de “gentrificación turística” (De la Torre, 2015), cuyo agente principal es el turista cultural.

La élite gobernante es la que determina las prioridades en términos de vivienda, otorgando facilidades de inversión a los desarrolladores inmobiliarios. Esta situación trae como consecuencia el encarecimiento de la vida en general, y de la vivienda en particular, por el alto costo tanto de su renta como de su tenencia, el cual no puede ser absorbido por parte de la población trabajadora de mediana y baja condición socioeconómica, que se ve obligada a vivir en emiratos vecinos. La asequibilidad de la vivienda es un problema emergente en la ciudad actual, situación que no sólo afecta a estos grupos de población, sino que también desalentará a las empresas inversoras, a trasladarse a sitios de altos costos de vida.

En este contexto, resulta pertinente el interrogarse acerca de la los futuros habitantes del sinnúmero de colectivos residenciales dispersos de alta densidad en el emirato (Fig. 4A).

Una cuestionable “segregación residencial migratoria”, se observa en distintos niveles socioeconómicos de residentes extranjeros. En primer lugar, los desarrollos habitacionales para ciertos grupos de profesionales extranjeros bien remunerados que, por conveniencia de sus empleadores, son recluidos en conjuntos cerrados, distantes de los centros urbanos y carentes de equipamiento de proximidad. Ello, sin mencionar la falta de transporte público y en consecuencia el obligado uso del automóvil (Fig. 4B).



**Fig. 4 (A).** Colectivo residencial aislado de alta densidad.

**Fig. 4 (A).** Isolated high density residential collective.



**Fig. 4 (B).** Ciudad dormitorio.

**Fig. 4 (B).** City bedroom.

**Fig. 4 (A, B).** Desarrollos habitacionales.

**Fuente:** De autor (2019).

**Fig. 4 (A, B).** Housing developments.

**Source:** Author (2019).

En segundo lugar, el alojamiento de los trabajadores extranjeros de la construcción de bajos ingresos, se ha convertido en un tema tabú en Dubái. En general, se desconoce su localización geográfica y sus condiciones de salubridad. Se desconoce también la libertad de movimiento de estos colectivos sociales, cuyo número es considerable, habida cuenta de la importancia que la industria de la construcción ha tenido y tiene en la economía de Dubái. El acelerado crecimiento urbano en un tiempo record, ha implicado una afluencia de mano de obra extranjera masiva que requiere de alojamientos para su estancia laboral.

## **Ambiente y desarrollo**

## Islas artificiales

La longitud de costa de los EAU es limitada, y nadie niega el atractivo de residir frente al mar. En tal sentido, se han construido en Dubái desarrollos inmobiliarios de escalas sorprendentes, con el propósito de ganar superficie al mar (520 kilómetros de longitud de costa se han agregado a la ciudad) a través de la construcción de islas artificiales. Las inversiones demandadas por tales proezas constructivas son tan desmedidas, como incierto el impacto en el ecosistema respectivo.

Islas artificiales de magnas superficies se desprenden de las costas de Dubái: Palm Jumeirah, Palm Jebel Alí, Palm Deira y las Islas del Mundo, por mencionar algunas (Fig. 5).



**Fig. 5.** Islas artificiales.

**Fuente:** Internet (Proyecto OMA). Foto aérea de Dubái.

**Fig. 5.** Artificial islands.

**Source:** Internet (OMA Project). Aerial photo of Dubai.

La naturaleza se expresa en las arenas del desierto que suele cubrir los nuevos edificios y la zona de playas con un velo polvoriento. Aunque las 1,800 villas de la primera de las islas con forma de palmera (Palm Jumeirah), se vendieron en menos de 72 horas y aunque las propias islas fueron construidas con materiales naturales (arena y roca) para tratar de reducir el impacto ambiental del proyecto, el estancamiento del agua, producido por la muralla rompeolas que se extiende alrededor del conjunto, ha obligado a perforar el dique para permitir la circulación de las corrientes naturales de agua marina. La presencia de las islas cercana a la línea de playa ha modificado la dirección de las corrientes marinas, erosionando la costa continental de manera desigual, situación que obliga a un constante mantenimiento de restitución. Todo ello se produce en un contexto de ciudad con grandes discontinuidades y vacíos urbanos que ofrecen la oportunidad de urbanizar.

En relación a la preservación de los ecosistemas naturales marinos, la construcción de las islas artificiales, ha sido posible a través de enormes dragas del fondo marino que recogen todo tipo de material y lo convierten en arena, la cual es lanzada conformando el conjunto de montículos de islas. Este procedimiento no selectivo arrasa con todo tipo de material, entre ellos especies vivas, las cuales terminan siendo afectadas. Sin embargo, contra todo pronóstico, la consolidación de los nuevos arrecifes artificiales ha promovido la aparición de nuevas especies, diversificando la fauna marina, a través de un natural mecanismo de compensación (National Geographic, 2013).

Ahora bien, el modelo de crecimiento urbano del emirato, sumado a unas condiciones meteorológicas extremas (altas temperaturas) y la aridez del terreno generan un consumo de agua y luz elevado durante todo el año. A ello se le suma la necesidad de importar la mayoría de bienes que se consumen, debido a la imposibilidad de producción sobre todo de bienes alimentarios.

En Dubái el agua potable se obtiene a través de plantas desalinizadoras, las cuales son también centrales eléctricas que usan esa propia energía para llevar a cabo el proceso de desalinización. El agua de mar se calienta para que en el proceso de evaporación, se desprenda de las sales. A su vez, el vapor se utiliza para generar movimiento y convertirse en electricidad. Luego el vapor se condensa para consumo de agua potable. Este sistema requiere de combustibles fósiles para su funcionamiento.

La huella ecológica registrada por los EAU, se ubica en el primer lugar mundial (Global Footprint, 2010), es decir, que la cantidad de suelo necesario para poder satisfacer las necesidades de cada individuo y equiparar sus emisiones contaminantes a 0, fue de casi 9 Ha. en 2010; ello en razón (entre otras) del alto consumo de energías fósiles (gas natural y petróleo).

En consonancia con los enunciados teóricos de origen, la necesidad de mantener la competitividad económica ha dado lugar en la última década, a un giro en las estrategias neoliberales hacia proyectos urbanos con sensibilidad ambiental, hasta ahora despreciados. Ello, ante la necesidad de recuperar la legitimidad social perdida, como consecuencia de la consolidación económica y política de las actuales prácticas neoliberales (Harvey, 2019).

Entre las acciones a nivel local que reflejan este interés se encuentra el Parque Solar Mohammed bin Rashid Al Maktoum, inaugurado en el año 2012, el cual, ha sido sometido a nuevo proyecto de ampliación para aumentar su capacidad a 3GW en el año 2030, a la vez que reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> a través del uso de fuentes alternativas a los hidrocarburos (Fig. 6).



**Fig. 6.** Planta de energía solar.

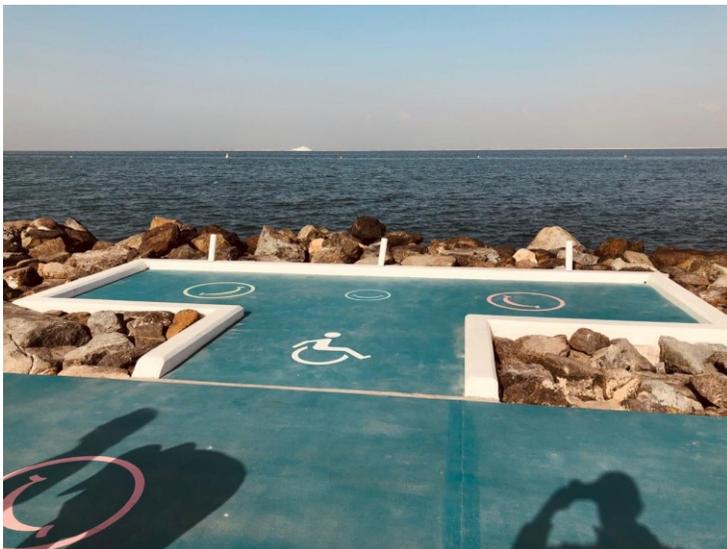
**Fuente:** <https://www.xataka.com/energia/emiratos-arabes-ha-construido-mayor-planta-solar-mundo-3-2-millones-paneles-produciendo-1-17-gw>

**Fig. 6.** Solar power plant.

**Source:** <https://www.xataka.com/energia/emiratos-arabes-ha-construido-mayor-planta-solar-mundo-3-2-millones-paneles-produciendo-1-17-gw>

Otro proyecto valioso en el mismo sentido, representa la inversión en transporte público que significó la construcción del metro. En la actualidad cuenta con 75 km de recorrido y 42 estaciones que se distribuyen en torno a Dubai Creek y a las áreas de Deira y Dubái Centro, abriendo nuevas líneas hacia el sur de Dubái. Llama la atención, que a pesar de la enorme inversión en este tipo de transporte; esta red no ha penetrado aún, al interior del territorio en donde se concentran grandes áreas habitacionales y recreativas de reciente creación y en proyecto.

Puntuales intervenciones en playas públicas constituyen también un encomiable ejemplo de urbanidad (Fig. 7A y B).



**Fig. 7 (A).** Explanada para discapacitados.  
**Fig. 7 (A).** Esplanade for the disabled.



**Fig. 7 (B).** Asientos en la línea de costa.  
**Fig. 7 (B).** Seats on the waterfront.

**Fig. 7 (A, B).** Intervenciones en playas públicas.  
**Fuente:** De autor (2019).  
**Fig. 7 (A, B).** Interventions on public beaches.  
**Source:** Author (2019).

La gran dispersión urbana, la escasa cobertura del transporte público, como así también el bajo costo de la gasolina, ha propiciado el uso individual intensivo del automóvil, situación que a corto plazo tendrá importante implicaciones ambientales. La topografía de Dubái (prácticamente plana) sugiere modalidades de movilidad alternativas al uso del automóvil, tales como peatonal,

bicicleta o motocicletas, las cuales no parecen estar consideradas en el futuro planeamiento urbano.

## **Cosmopolitismo de élites**

El concepto de cosmopolitismo es polisémico y debe considerarse desde distintas perspectivas. Si nos referimos a sus implicaciones culturales, como es el caso de interés, su enunciado surge de la necesidad de comprender los impactos que las prácticas neoliberales de la economía global, como así también, la intensa movilidad humana, tiene en la estructura de los colectivos sociales y en la configuración de sus respectivos territorios. Su fundamento estaría en la capacidad de gestionar las diferencias culturales de una sociedad heterogénea portadora de múltiples sistemas identitarios, donde el derecho individual de carácter universal confronta al derecho comunitario y localizado, aportando nuevas complejidades entre las aspiraciones globales y la autodeterminación local.

La idea clásica del Estado-nación, como unidad geográfica de una sociedad relativamente homogénea, se ha visto cuestionado por los movimientos migratorios tanto externos como internos y un evidente multiculturalismo, lo que nos enfrenta a la necesidad de ampliar sus confines conceptuales.

Ulrich Beck (citado por D. Harvey, 2017), advierte en relación a un cambio de paradigma en el que el principio del derecho internacional por encima de los derechos humanos, cede el paso a los derechos humanos por sobre el derecho internacional. Los sujetos de los derechos humanos son los individuos, ya no los sujetos colectivos como pueblo o Estado. Nos refiere a la universalidad de los derechos humanos individuales, y en tal sentido, a una lógica que trasciende las fronteras nacionales.

El caso de Dubái se revela paradigmático, dado que el 90% de su población procede de países asiáticos, árabes, y minoritariamente occidentales.

Los inmigrantes en Dubái, no conforman un grupo homogéneo, sino que se clasifican en dos categorías migratorias bien diferenciadas: los trabajadores migrantes y la élite mercantil, cuya

emergencia ha estado determinada por el régimen de la *kafala*, sistema que regula la relación entre migrantes y empleadores. Es condición de todo trabajador extranjero estar patrocinado por un ciudadano, quien presuntamente, se hace cargo de su bienestar y protección. En contraprestación el trabajador no puede cambiar de trabajo ni abandonar el país. Esto pone a los migrantes en una posición de inferioridad respecto a sus patrocinadores, lo que lleva a situaciones de abuso, sobre todo en el sector del trabajo doméstico, donde con frecuencia, el patrocinador retiene los pasaportes de los empleados como garantía de cumplimiento contractual.

Esta primera categoría de inmigrantes que trabajan principalmente en la construcción y en el servicio doméstico, se tiene la presunción de que se encuentran segregados residencialmente, confinados a vivir en zonas periféricas bien delimitadas y trasladados en transportes exclusivos a sus respectivos lugares de trabajo. En este caso la información es reservada y de difícil acceso (Fig. 8A, B y C).



**Fig. 8 (A).** Residencias de trabajadores.  
**Fig. 8 (A).** Worker residences.



**Fig. 8 (B).** Traslado en colectivos de uso exclusivo.  
**Fig. 8 (B).** Transfer in groups for exclusive use.



**Fig. 8 (C).** Filas de trabajadores para abordar el transporte asignado por la empresa constructora.

**Fig. 8 (C).** Rows of workers to address the transportation assigned by the construction company.

**Figs. 8 (A, B, C).** Inmigrantes trabajadores en la construcción.

**Fuente:** <http://loquesomos.org/dubai-la-de-los-esclavos/>

**Figs. 8 (A, B, C).** Immigrants construction workers.

**Source:** <http://loquesomos.org/dubai-la-de-los-esclavos/>

Una segunda categoría comprende a los inmigrantes adinerados, a menudo residentes permanentes. Aunque no poseen la ciudadanía, disfrutan de los privilegios asociados a su condición económica. Los inmigrantes más prósperos, son pakistaníes, indúes y árabes, que actúan como intermediarios entre las empresas locales y los inmigrantes, de cuyo reclutamiento y gestión se encargan. Esta élite migrante no se mezcla con los locales, no reclama derechos ni desea acceso a la ciudadanía para sí o para sus hijos. Para ellos, Dubái es una tierra de oportunidades, un lugar lleno de libertades -para aquellos que se las pueden permitir- preferible a sus países de origen (Salamanca, 2018).

Algunos emiratíes (nacionales) patrocinan las inversiones de emprendedores extranjeros, puesto que el acceso a la propiedad y las oportunidades de negocio están muy limitadas para las personas sin ciudadanía (Salamanca, 2018).

En este contexto, el espacio público se estratifica no sólo en relación al poder adquisitivo de los usuarios, sino también, en relación a su condición de origen (etnia, religión y nacionalidad). City Walk, por mencionar un ejemplo, emerge en el corazón más glamoroso de Dubái, apropiado exclusivamente por los nacionales mejor posicionados. La modernidad parece

aquí haber olvidado su más valioso atributo, en el que la movilidad social deja de ser una condición de origen para sustentarse en los méritos personales (Fig. 9).



**Fig. 9.** City Walk, la ciudad de los emiratíes.

**Fuente:** De autor (2019).

**Fig. 9.** City Walk, the city of the Emirati.

**Source:** Author (2019).

¿Es Dubái cosmopolita? Ciertamente lo es, habida cuenta de la gran diversidad cultural de su población foránea. Sin embargo, su cosmopolitismo se restringe a las élites extranjeras y locales más acomodadas. Esto es así si consideramos que un importante grupo de trabajadores migrantes son excluidos no sólo de la estructura social, sino también del derecho al uso y goce de la ciudad en su conjunto. En este contexto, se tolera el sistema de valores de aquellos mejor posicionados, y se cohabita bajo un mismo marco normativo, el cual establece condiciones de civilidad claramente enraizadas en las tradiciones de la cultura local.

## **Discusión y conclusiones**

Entre las características distintivas de Dubái respecto al modelo de ciudad neoliberal y sus diversas etapas de desarrollo a lo largo de las últimas décadas, destaca, entre otras, la injerencia del Estado como competidor principal del mercado en la economía del emirato. Dicha característica de naturaleza política está asociada al sistema de monarquía constitucional dominante en el que gobierno y estado se identifican. El monarca encarna el cargo de jefe de estado, y como tal ejerce la potestad sobre el territorio y la población en él comprendida.

En su doble condición de cliente y arquitecto, el gobierno mantiene una posición dominante en la planificación y construcción de la ciudad. El Estado se convierte en el principal accionista y sus intereses coinciden con los intereses del mercado, los cuales están orientados a la construcción de la ciudad como producto de exportación que se vende al mundo. La ciudad es la expresión de un proceso, y el resultado de un desarrollo voluntarista del espacio urbano como mercancía, donde la mayoría de los proyectos se materializan sin la necesidad de consensos y en ausencia absoluta de resistencia material respecto de las estructuras sociales preexistentes (Broman Jensen, 2008). Teniendo en cuenta que el presupuesto de obra no es una limitante, sólo se trata de resolver los desafíos tecnológicos y la logística para su producción.

El desarrollo de Dubái se ha orientado tanto al consumo como al ocio y recreación de las élites nacionales y extranjeras, cuyas instituciones y marcos regulatorios han sabido promover políticas claramente neoliberales. En estas se distinguen los ciclos de ajustes obligados que las recurrentes crisis del sistema imponen, a fin de mantener la necesaria estabilidad.

Asimismo, a diferencia de otros países con sistemas republicanos, la ausencia de sujetos portadores de derechos en el emirato inhibe, cuando no retarda, los procesos que regulan las asimetrías socio-territoriales en la ciudad. No obstante, la conciencia por parte de las instituciones estatales de la necesidad de mantener a flote un sistema en medio de las aguas turbulentas de un Oriente Próximo convulso y de enormes contrastes, opera cíclicamente en favor de políticas urbanas sensibles a las problemáticas sociales y ambientales, con algunas actuaciones relacionadas con el transporte público de calidad y, aunque escasas, en el espacio público socialmente inclusivo.

El potencial de desarrollo que ha demostrado Dubái no es nada desdeñable y, más allá de los cuestionamientos éticos que sugiere este modelo de urbanismo elitista y sin recato económico, la experiencia urbana acumulada alimenta la esperanza de que, semejante despliegue de recursos, ingenio, inventiva y optimismo tecnológico bien puede reorientarse hacia un urbanismo más

sustentable. Todo esto no sólo parece conveniente, sino también necesario para mantener a Dubái en el sitio de estelaridad y vanguardia que actualmente ostena, reinventándose a sí mismo de cara a las urgentes necesidades locales, regionales y globales.

La industria de la construcción, una de las principales actividades económicas del emirato, tiene su expresión no sólo en arquitecturas emblemáticas singulares, sino también en desarrollos inmobiliarios de gran escala destinados a un mercado nacional y extranjero de élite. En este caso, el proceso de producción industrial se localiza en múltiples fragmentos de carácter urbano o periurbano, los cuales absorben una importante cantidad de mano de obra de procedencia exclusivamente extranjera proveniente de países aledaños y de la región.

Retomando el postulado teórico de inicio, en relación con la deslocalización de los procesos productivos propios de la primera ola de las prácticas neoliberales de la economía, es posible afirmar que, en el caso de la industria de la construcción dubaití, la dinámica es inversa, ya que el conjunto de procesos constructivos y de montaje de elementos de obra en ellos comprendidos, están centralizados y se localizan al interior de la propia estructura urbana.

La singularidad y rasgos sociales de la mayoría de la mano de obra requerida se caracteriza por el mismo patrón: población extranjera no calificada, procedente de países vecinos, que busca mejores oportunidades laborales que las que encuentran en sus respectivos países de origen, y está dispuesta a tolerar condiciones de trabajo desfavorables. Esta dinámica centrípeta tiende a concentrar gran parte del proceso de producción en un mismo emplazamiento geográfico, que opera como un centro atractor de mano de obra. Esta condición, lejos de cuestionar la pertinencia de considerar a Dubái dentro del modelo liberal de ciudad, confirma el argumento de que son las condiciones de contexto y la trayectoria específica de cada caso, las determinantes de la localización e hibridación del modelo. En tal sentido, es un proceso que constituye un fin en sí mismo, y la marca distintiva de Dubái, más allá de la compatibilidad de sus resultados con el modelo teórico de inicio.

En tal caso, la ciudad de Dubái produce al visitante una suerte de “disonancia cognitiva”<sup>1</sup>, en la que las nociones convencionales de desarrollo urbano no aplican. El contraste entre los ritmos de crecimiento urbano tradicionales conocidos, y la escala y la celeridad con que el

---

<sup>1</sup> En psicología el concepto “disonancia cognitiva” refiere a la tensión o desarmonía interna que produce la experiencia de enfrentarnos a una nueva realidad, la cual no podemos descifrar conforme a nuestro sistema cognitivo.

desierto se convierte en “paraíso”, hacen de Dubái un espectáculo excepcional a la vez que abrumador (Prat, 2008, p. 29).

## **Bibliografía**

Amón, R. (2017, 30 de mayo). *El regreso de la Ciudad Estado*. El País. Disponible en: [https://elpais.com/internacional/2017/05/29/actualidad/1496070711\\_230637.html](https://elpais.com/internacional/2017/05/29/actualidad/1496070711_230637.html)

Broman Jensen, B. (2008). *Dubái, caso de estudio*. En Crisis. Respuestas arquitectónicas ante un mundo en transformación. 020, 037. Nueva York, Barcelona: Verb Crisis.

Calvino, I. (1972). *Las ciudades invisibles*.

Disponible en: [https://www.ddooss.org/libros/ciudades\\_invisibles\\_Italo\\_Calvino.pdf](https://www.ddooss.org/libros/ciudades_invisibles_Italo_Calvino.pdf)

Castells, M. (2003). El espacio de los flujos. La ciudad de la globalización. Antología, pp. 9-40, Cátedra de Sociología CS02

De la Torre, M. (2017). Criminalización del Centro Histórico: percepciones y realidades. En Ciudades y Centros Históricos: los retos de la vivienda y habitabilidad coordinado por Alma Pineda Almanza y Mauricio Velasco Ávalos, 109-120. México: CONACyT, Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad (PUEC), Universidad Nacional Autónoma de México – UNAM, Red Temática de Investigación “Centros Históricos de Ciudades Mexicanas y Universidad de Guanajuato.

El Financiero (2015). Dubái apostaría por la construcción de viviendas de bajo costo. 2 de Abril. <https://www.elfinanciero.com.mx/mundo/dubai-apostaria-por-la-construccion-de-viviendas-de-bajo-costo>.

Elmedio. Imaginario (2016). Emiratos: detienen por conducta impropia a una británica que denunció una violación. 21 de Noviembre. <http://elmed.io/emiratos-detienen-por-conducta-impropia-a-una-britanica-que-denuncio-una-violacion/>

Expansión. Datosmacro.com. (2018). Emiratos Árabes Unidos registra un incremento de su población. <https://datosmacro.expansion.com/demografia/poblacion/emiratos-arabes-unidos> (26 de octubre de 2018)

Harvey, D. (2017). El cosmopolitismo y las geografías de la libertad. México: Akai

\_\_\_\_\_ (2019). Entrevista por el analista John Ackerman para TV UNAM. 10 de Febrero. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=ciWNY2Uw0ys>

- Irshad, Y. (2014). Emiratos Árabes Unidos: el paraíso del capitalismo, un infierno para los trabajadores. *La defence of marxism*. 4 de Enero.  
Disponible en: <https://www.marxist.com/emirates-arabe-unidos-el-paraiso-del-capitalismo-un-infierno-para-los-trabajadores.htm>
- Moghadam, A. (2010). Dubái: de la ville portuaire à la ville portuaire, retour aux origines d'une cité entrepôt?. [en línea]. [Fecha de consulta: 29 Junio 2015]. Disponible en: <http://www.senat.fr/rap/r10-594-2/r10-594-28.html>
- National Geographic (2013). 11 de Mayo.  
Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=g3RD-OJKSIE>
- Nik, T., Jaime P. y Neil B. (2009). Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados, *Temas Sociales* 66, pp.1-12. Santiago de Chile: Ediciones Sur
- Oppenheimer, W. (2019). Dr. Jekyll en Ascot, Mr Hyde en Dubái. Disponible en: [https://elpais.com/internacional/2019/08/03/actualidad/1564850132\\_387527.html](https://elpais.com/internacional/2019/08/03/actualidad/1564850132_387527.html)
- Pipes, D. (2017). El milagro de Dubái se ha hecho realidad. *Elmedio*. Contextos. 26 de diciembre. Disponible en: <http://elmed.io/el-milagro-de-dubai-se-ha-hecho-realidad/>
- Prat, R. (2008). ¿Modelo de ciudad global? En *Crisis*. Respuestas arquitectónicas ante un mundo en transformación. 004, 019. Nueva York, Barcelona: Verb Crisis
- Rus, C. (2019). Emiratos Árabes ha construido la mayor planta solar del mundo: 3,2 millones de paneles produciendo 1,17 GW. *Xataka*. 1 de Julio.  
Disponible en: <https://www.xataka.com/energia/emiratos-arabes-ha-construido-mayor-planta-solar-mundo-3-2-millones-paneles-produciendo-1-17-gw>.
- Salamanca, A. (2018). Cuando los inmigrantes son mayoría: los Emiratos Árabes Unidos. *EOM*.  
Disponible en: <https://elordenmundial.com/inmigrantes-en-los-emiratos-arabes-unidos/>  
(14 de mayo de 2018).
- Sánchez Hernández, S. (2015). El proceso de transformación urbana de Dubái. Disponible en: <https://core.ac.uk/download/pdf/41823192.pdf>
- Sassen, Saskia. (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo*. New Jersey.  
\_\_\_\_\_ (2003). Localizando ciudades en circuitos globales. *EURE (Santiago)* [online]. 2003, 29 (88): 5-27.
- Turismo.org. Historia de Dubái. <https://turismo.org/historia-de-dubai/> (6 de febrero de 2019).

Wikipedia. [https://es.wikipedia.org/wiki/Historia\\_de\\_los\\_Emiratos\\_%C3%81rabes\\_Unidos](https://es.wikipedia.org/wiki/Historia_de_los_Emiratos_%C3%81rabes_Unidos) (2 de febrero de 2019).

Zaccara, L. (2013). Del 11S a la “primavera árabe”: ¿Qué nos dice la opinión pública árabe?, 1 (1), Estudios Internacionais. Disponible en: <http://periodicos.pucminas.br/index.php/estudosinternacionais/article/view/5162>.