

Casados con el petróleo

El desarrollo urbanístico rompió con las tradiciones e ignoró el entorno. La crisis debe aprovecharse para lograr un equilibrio ecológico, económico y social.

Traudel Schwarz-Funke

El urbanismo en el Golfo comenzó a desarrollarse de forma dinámica junto con el fluir del petróleo. Con la riqueza derivada de este descubrimiento, las ciudades-oasis tradicionales, que se habían desarrollado respetando el entorno y las tradiciones islámicas, desaparecieron o sufrieron una total transformación. En pocas décadas, han surgido enormes ciudades “petroleras” artificiales como antítesis a las ciudades-oasis. Los diseños urbanísticos occidentales de los años sesenta y setenta y una composición demográfica totalmente distinta afectaron el desarrollo urbano durante este *boom* económico.

Conscientes de que el petróleo no duraría para siempre, las ciudades comenzaron a trabajar en su futuro, con Dubai y Bahrein a la cabeza. Al tiempo que tenía lugar un cambio social, el milenio trajo un cambio urbanístico, visible hoy en Emiratos Árabes Unidos (EAU), Bahrein y Qatar. En Arabia Saudí, Kuwait y Omán, la planificación de las ciudades pospetroleras también ha comenzado, aunque esta transformación no sea aún visible. Una vez más, los intereses económicos fueron prioritarios en este desarrollo pos petrolero, en el que se promovieron ciertos sectores económicos, como comercio, turismo y banca.

El concepto de sostenibilidad se ha convertido en clave recientemente, cuando la crisis económica global golpeó la región. La sostenibilidad y la necesidad de pensar y actuar de forma ecológica parecen ser el remedio a los problemas derivados del rápido desarrollo de las ciudades petroleras y de las decisiones económicas a corto plazo tomadas en la era pos petrolera.

La ciudad-oasis

La base económica de las ciudades-oasis era sobre todo la agricultura, la pesca y el comercio. Habitualmente, esos asentamientos se basaban en una fuerte organización tribal con un gobernante único (*cheij*). La segregación tribal, étnica y religiosa fue una característica fundamental de este tipo de desarrollo urbano. Es más, la ciudad-oasis islámica estuvo generalmente dominada por una fuerte segregación de la vida pública y privada, en la que la vivienda privada ocupaba la mayor

parte del suelo. El gobernante distribuía el terreno público para mezquitas, cementerios y mercados. La mezquita y el palacio de los *cheijs* ocupaban habitualmente el centro de la ciudad, sirviendo la mezquita como espacio público para los encuentros religiosos y políticos. Los mercados (*suk*), únicos espacios públicos en la ciudad además de la mezquita, consistían en pequeñas tiendas alineadas en las estrechas calles principales. La anchura de estas calles tenía que ser de, al menos, la anchura de dos camellos cargados. Las carreteras no seguían plan alguno; es más, las direcciones iban acomodándose según el paso del tiempo de acuerdo a la construcción de los edificios y a los espacios que fueran quedando libres.

La distribución del suelo para uso privado seguía la regla común de que el terreno no construido era de libre uso y construcción para las iniciativas particulares de los habitantes. El resultado fue un proceso colectivo de edificación caracterizado por una gran participación de toda la familia.

El conocimiento de las técnicas de construcción ha ido pasando de una generación a otra. Las leyes y regulaciones sobre la construcción se han basado en las tradiciones islámicas y han sido dictadas por el clima del desierto. Los edificios fueron construidos con materiales propios de la región como piedra, ladrillos, adobe, troncos y hojas de palmera. Los centros urbanos fueron levantados, generalmente, sobre tierra no fértil y rodeados por un muro de protección.

Pequeñas callejuelas serpenteantes, con una anchura mínima de, al menos, un camello cargado se dirigían desde las calles principales hasta las casas particulares. Estos callejones se ramificaban y, a veces, finalizaban en los patios de casas propiedad de un clan o una gran familia. La típica casa con patio era la construcción más común para las viviendas particulares. Tenía un patio abierto en el que confluían la mayoría de puertas y ventanas. Los muros exteriores permanecían cerrados, sobre todo a la altura del suelo. Las pequeñas ventanas servían para la ventilación. El patio y las azoteas proporcionaban espacios importantes para la vida familiar y aseguraban la intimidad, especialmente para las mujeres.



Al Bastakiya, en Dubai, ejemplo de ciudad-oasis./ POCO A POCO.

La privacidad también estaba garantizada a través de alturas estandarizadas. La arquitectura y los tipos de edificación seguían un mismo patrón dentro de la misma ciudad, transmitiendo un sentimiento de identidad compartida y una unidad con la tradición islámica. Este tipo de edificaciones permitían una cercanía entre ellos, respetando, al mismo tiempo, la privacidad de sus habitantes. El propósito de estas calles angostas no era tanto ahorrar terreno como procurar sombra, protegiendo las calles y sus edificios contiguos de la luz directa del sol. Los muros exteriores y cerrados protegían también a los habitantes de las tormentas de arena.

En resumen, la típica ciudad-oasis era construida en estrecha dependencia del clima del desierto y de la cultura islámica y, por tanto, sirve de ejemplo de un desarrollo urbano sostenible.

La ciudad petrolera

El cambio socioeconómico comenzó con el descubrimiento y la producción de petróleo, a mediados del siglo XX.

Con el fin de alcanzar el nivel de los países industrializados, los dirigentes de los nuevos Estados independientes del Golfo utilizaron los beneficios del petróleo para incentivar el desarrollo de las infraestructuras,

como puertos, aeropuertos y carreteras. Este desarrollo marcó el comienzo de la urbanización moderna y el final de las ciudades-oasis.

Ante la falta de capital humano en términos de capacidad y educación, hubo que recurrir a mano de obra extranjera. Obreros, la mayoría del sur y sudeste asiático, emigraron a la región. Mientras los inmigrantes de otras partes del mundo árabe, como Egipto, eran empleados de clase media (como profesores), los occidentales trabajaban sobre todo como consultores.

Así, centrado el desarrollo en la capital y las ciudades industriales, la sociedad rural se convirtió en urbana y las ciudades comenzaron a crecer a toda velocidad.

La consecuencia de esta urbanización moderna fue la pérdida de la compactibilidad de las ciudades-oasis. Los camellos fueron reemplazados por coches y se construyeron calles anchas. Los habitantes comenzaron a trasladarse hacia los extrarradios, mientras que los trabajadores extranjeros se asentaban en los cascos antiguos, lo que produjo un nuevo tipo de segregación.

En los años sesenta y setenta, los nuevos planes generales fueron desarrollados por consultores occidentales, basándose en modelos urbanos occidentales. La intención de estos planes era reemplazar a la estructura tradicional de la ciudad, por un moderno trazado de calles jerárquicas como cualquier otro plan de desarrollo urbanístico típico de esos tiempos.

Esto marcó el primer paso hacia la ciudad *car-friendly*, con calles anchas y una división de la ciudad estrictamente funcional, resultando de ello una alineación de centros de negocios a lo largo de calles de varios carriles (por ejemplo Sheikh Zayed Road en Dubai).

La tradicional casa con patio fue reemplazada por chalets independientes de dos plantas a las afueras de la ciudad, rodeados de jardín y muros altos para garantizar la privacidad de sus habitantes. La necesidad de intimidad basada en la cultura islámica restringía, además, la posibilidad de combinar distintos tipos de construcción, algo que sólo había sido posible en los cascos antiguos.

El crecimiento urbano descontrolado estuvo acompañado de la especulación del suelo y de la proliferación de ayudas públicas para los ciudadanos locales, que habitualmente rechazaban la idea de vivir en apartamentos. El resultado fue un paisaje urbano con una de las densidades de población más bajas del mundo.

Como antítesis a las ciudades-oasis, las ciudades petroleras se convirtieron en las menos ecológicas del mundo dado su enorme consumo de energía por persona. Los nuevos edificios eran vanguardistas pero construidos con materiales altamente insostenibles, como por ejemplo estructuras de hormigón sin aislante, grandes cristaleras y ningún gesto hacia el clima del desierto. Estos edificios dependen absolutamente del aire acondicionado.

Otra circunstancia es la energía que requiere, por una parte, la desalinización del agua y, por otra, el despilfarro de agua para regar el césped, limpiar las calles o lavar los coches. El malgasto de energía también se



Vista desde Burj Khalifa de la Ciudad Vieja, el Address Hotel y Dubai Mall. / T.S.

relaciona con el desarrollo urbanístico descontrolado, en el que no se cumple la división funcional entre zonas de vivienda, de trabajo y de servicio, lo que crea una alta dependencia del coche. Es más, el coche se convierte en un símbolo de estatus y de riqueza. Esto frena la promoción del transporte público, que termina siendo utilizado por los trabajadores menos pudientes. El resultado: un constante descenso de la calidad de vida debido a los atascos, la contaminación, los accidentes y la ocupación del suelo urbano por calles y aparcamientos.

Otro reto es la dependencia de la sociedad de trabajadores extranjeros, con el consiguiente riesgo de aumentar la tasa de desempleo de los locales así como la pérdida de la identidad nacional a través del urbanismo. La población local ha sido catapultada en las últimas décadas a un entorno moderno que nada tiene que ver con su patrimonio cultural. Las ciudades se enfrentan a crecientes conflictos culturales entre las tradiciones islámicas y la industria consumista de Occidente. Hoy, la cuestión de la identidad es motivo de preocupación, como lo son los asuntos ecológicos, económicos y sociales, todos ellos derivados de esta evolución.

Dubai, modelo del urbanismo pospetrolero

Debido a sus reservas limitadas de petróleo, el emirato de Dubai comenzó a invertir en su futuro pospetrolero algunas décadas antes que otros países del Golfo. Invertió, sobre todo, en secto-

res como el comercio, la banca, el turismo y las altas tecnologías.

Como ejemplo del desarrollo de Dubai para convertirse en centro de negocios, se puede mencionar la construcción del puerto artificial más grande del mundo en Yebel Ali. En 1985 la primera zona de libre comercio (ZLC) del Golfo se estableció también en Yebel Ali, lo que atrajo a muchas empresas internacionales por sus bajos impuestos, modernas infraestructuras, poca burocracia y permisiva legislación laboral.

En las siguientes décadas, se fundaron otras ZLC en EAU, Kuwait y Bahrein. Como resultado del concepto de ZLC, los sectores financiero y privado comenzaron a crecer rápidamente. Al mismo tiempo, Dubai empezó a posicionarse en los años noventa como destino internacional de turismo de primera clase.

Estos objetivos generan un nuevo tipo de urbanismo. La privatización de la ordenación urbanística y una forma de organización más descentralizada, dan como resultado un paisaje urbano mucho más diversificado, con usos mixtos del terreno y tipologías en contraste con la típica ciudad petrolera. Las tres mayores constructoras (Nakheel, Emaar y Dubai Holding –empresas privadas bajo el control de la familia real) planean múltiples proyectos a gran escala como áreas residenciales, parques empresariales, ciudades pequeñas e, incluso, construcciones en el mar, como Palm Jumeirah y The World. El primer ministro, Sheikh Mohamed Bin Rashid al Maktoum, socio directo o indirecto de los constructores, es quien reparte el suelo. Es más, la legalización

de las propiedades de pleno dominio facilitaron el desarrollo urbano llevado a cabo por inversores.

Marketing urbanístico y arquitectura

Algunos lugares de referencia, Bury Al Arab y más tarde Palm Yumeira, otorgaron una nueva imagen a Dubai, en la que primaba el lujo y el turismo. El diseño urbano y la arquitectura comenzaron a convertirse en factores de marketing de la ciudad para conseguir un reconocimiento internacional y atraer a los inversores.

Quizá no exista otra ciudad en el mundo en la que el plan de marketing sea tan obvio como en Dubai y, recientemente, en Abu Dabi. Se contrata a las estrellas mundiales de la arquitectura como Hadid, Foster, Ando, Gehry, Koolhaas y Nouvel, entre otros, no tanto por sus conceptos arquitectónicos, sino porque sus nombres son parte de la estrategia de marca. La imagen devora al contenido. Incluso un proyecto increíble como Masdar, la primera ciudad del mundo planificada como libre de carbono, libre de residuos y libre de coches, tiene un sabor a marca y podría ser otra burbuja “sostenible”.

El rápido desarrollo de Dubai durante los últimos 15 años causó una percepción artificial de la ciudad porque el crecimiento urbano homogéneo fue sustituido por las estrategias a corto plazo del gran éxito económico.

Una consecuencia del diseño comercialmente orientado de la mayoría de los arquitectos internacionales, es la intercambiabilidad de los proyectos, la cual redundaba en una falta de identidad. Aunque algunos arquitectos intentaron integrar los patrones orientales para crear una nueva relación con la cultura local y se han puesto en marcha algunos proyectos de “arquitectura verde” como respuesta a las condiciones climáticas, existe una falta generalizada de diseños innovadores que puedan funcionar como un futuro *genius loci* de la región del Golfo.

El urbanismo y sus habitantes

La ciudad de Dubai está formada por distintos grupos, sin coherencia entre ellos. El concepto de segregación de una ciudad tradicional árabe y oriental y el de la segregación funcional en las estrategias de planificación urbana de los años sesenta y setenta se transforman en una incoherencia espacial. Dubai opera como un centro turístico que promete experiencias únicas para sus usuarios. El principio de los parques temáticos se transfiere a la ciudad. Por tanto, no hace falta densidad.

La conexión entre los grupos realmente no es física sino inmaterial, lo que convierte la ciudad en fascinante. Esta densidad de Dubai no se refleja en la estructura espacial de la ciudad, sino en la identificación de sus habitantes con “la situación Dubai” determinada por la diversidad de nacionalidades y las experiencias multiculturales de la vida cotidiana.

La población de Dubai se compone, aproximadamente, de un 13% de ciudadanos de EAU, los “locales”

y un 87% de trabajadores extranjeros, los “expatriados”, así como de un gran número de turistas. Los expatriados no se consideran a sí mismos ciudadanos sino componentes de una situación. No tienen derechos civiles ni obligaciones, aunque sean expatriados de tercera generación. Koolhaas se refiere a ellos como “la comunidad provisional de los sin derechos.”

La sociedad de tres clases de Dubai (locales, expatriados expertos y expatriados del sector servicios) implica un tipo de segregación social y étnica que conduce al aislamiento en vez de a la integración. Pero, sorprendentemente, la ciudad es capaz de integrar este aislamiento en el concepto global de Dubai.

Visión de Dubai 2030

Es necesario abordar el conflicto entre el urbanismo y la creciente necesidad de equilibrio ecológico, económico y social, en Dubai y en todo el Golfo.

Ya que Dubai todavía está dominada por la sociedad de servicios, es necesario ir hacia una sociedad de la salud y la naturaleza a través de la educación y el conocimiento, como ha ocurrido en otras partes del mundo.

¿Cómo debería ser esa nueva visión para Dubai? Las herramientas tradicionales occidentales de planificación urbana no funcionarán debido a su estructura artificial y heterogénea. La recesión actual presenta una oportunidad para la consolidación. El Golfo debe migrar hacia un acercamiento holístico para el desarrollo estratégico sostenible. La falta de una planificación central tiene que ser sustituida por una planificación global e integradora.

Para hacer frente a los problemas de identidad y habitabilidad, Dubai debería caracterizarse en el futuro por la protección de sus recursos naturales, la introducción de nuevos estándares en la construcción y la aplicación de las tecnologías modernas, en lugar de la producción masiva y rápida, típica de los sitios que proporcionan facilidades para los inversores. Esto mejorará la calidad del urbanismo en cuanto a estructura, diseño y consumo de energía. Hay que dejar atrás las herramientas de planificación basadas en el desarrollo artificial de las estrategias orientadas al marketing y moverse hacia una implicación contextual de los desafíos individuales de cada sitio, como resultado de la combinación de las condiciones naturales del lugar y la integración dentro un contexto global, con un trasfondo de la cultura local. Por encima de la artificialidad y espectacularidad, Dubai debe crear valores que puedan ser únicos pero, al mismo tiempo, muestren resistencia ante las influencias económicas externas que ponen en peligro la independencia de la ciudad.

Existe una gran oportunidad para redefinir el término “urbanidad” si consideramos a Dubai como la primera ciudad globalizada del mundo. Una identificación no con el lugar en sí mismo sino con la sostenibilidad de un evento. El debate sobre este escenario podría llevarnos hacia un acercamiento conceptual interesante para el diseño urbano y la arquitectura. ■