

DUBAI TRANSIENT CITY

Anatomia di un fenomeno post-urbano

DUBAI TRANSIENT CITY

Anatomy of a post-urban phenomenon

Tiziano Aglieri Rinella

ABSTRACT

Nell'immaginario collettivo, Dubai è un'affascinante e dinamica giovane metropoli proiettata nel futuro. Diverse proposte urbanistiche hanno tentato di governare la sua rapida espansione, accelerata dalla scoperta del petrolio nel 1966. John Harris, George Candilis, lo studio milanese BBPR, Reima Pietilä e in tempi più recenti Norman Foster, OMA e altri hanno negli anni presentato proposte spesso velocemente superate dal suo inarrestabile sviluppo urbanistico. Oggi, le luci cangianti dello skyline di questo agglomerato urbano sorto improvvisamente dal deserto comunicano l'immagine audace di una città in cui fiction e realtà spesso si confondono. Ma cosa si nasconde dietro le scene di questo straordinario spettacolo urbano? La sua rapidissima e incontenibile crescita ha comportato diffusi fenomeni di urban sprawl e la proliferazione di junk-spaces. In una città Non-Città, dove centri commerciali e hotel diventano i principali centri di aggregazione sociale, la struttura urbana somiglia sempre più a una disconnessione di Non-Luoghi, elevati al rango di landmark urbani. Saprà Dubai mostrare capacità di resilienza e rigenerazione urbana di fronte alle attuali veloci e imprevedibili trasformazioni degli equilibri economici e geopolitici nella regione del Golfo? L'obiettivo di questo saggio è di individuare le dinamiche che hanno determinato lo scenario distopico dell'attuale paesaggio urbano di Dubai, proponendo possibili soluzioni per mitigare l'impatto delle contraddizioni esistenti.

In the global imaginary, Dubai is a fascinating and dynamic young metropolis projected to the future. Many urban planning proposals attempted to control its rapid expansion, boosted by oil discovery in 1966. John Harris, George Candilis, the Milan-based BBPR, Reima Pietilä and in more recent times Norman Foster, OMA and others presented proposals quickly outdated by its bursting urban development. Nowadays, the glittering lights of this city's skyline quickly sprouted from the desert, advertise the daring image of a city in which reality and fiction are often merged. But what is concealed behind this amazing urban spectacle? Its very fast and uncontrollable growth has generated massive phenomena of urban sprawl and proliferation of junk spaces. In a city Non-City, where malls and hotels become the main social gathering centres, the urban structure is similar more to a dis-connection of Non-Places, elevated to the rank of urban landmarks. Shall Dubai demonstrate skills of resilience and urban regeneration, facing the nowadays fast and unpredictable transformations of the economic and geopolitical scenarios of the Gulf region? The essay aims to investigate the dynamics that led to the current dystopian scenario of the nowadays urban landscape of Dubai, proposing possible solutions to relieve the impact of the existing contradictions.

KEYWORDS

Dubai, frammentazione, dispersione urbana, distopia, transitorio, resilienza

Dubai, fragmentation, urban sprawl, dystopia, transient, resilience

Tiziano Aglieri Rinella, Architect and PhD, is an Associate Professor and Chair of the Department of Interior Design at the American University in the Emirates, Dubai. His research interests cover a wide disciplinary range, from the heritage of the Modern Movement in Architecture to subjects related to the contemporary and post-urban cities, with a special focus on the Middle East. Mob. +971 52/972.91.04 | E-mail: tizianoaglieririnella@gmail.com

Nell'immaginario collettivo, Dubai è una giovane e dinamica città proiettata nel futuro, un paradiso tax-free per masse di expat, immigrati altamente qualificati attratti da stipendi alti e dal suo luxury lifestyle. Il composito agglomerato urbano di Dubai si è sviluppato rapidamente nel corso in pochi decenni, comportando rilevanti trasformazioni del suo paesaggio. La città si è estesa anche verso il mare, con isole e penisole artificiali, e il mare stesso è penetrato dentro il deserto tramite la realizzazione di canali e invasi artificiali. Da piccolo villaggio di pescatori, quale si presentava ancora negli anni Sessanta del novecento, la città è stata trasformata in una metropoli internazionale, con opere iconiche di architettura contemporanea che ne hanno completamente ridefinito l'identità. La sua composizione demografica è per larga parte composta da immigrati da altri Paesi, essendo i nativi Emirati soltanto il 15% della popolazione complessiva, con circa il 50% della popolazione proveniente dall'India (DSC, 2019). Tra le comunità occidentali, la maggiore è quella britannica, essendo stata l'area per lungo tempo sotto il controllo politico del Regno Unito. Tra le tante altre comunità presenti, significativa è anche quella dei Paesi dell'ex blocco URSS, che qui hanno da tempo interessi economici, particolarmente nel settore Real Estate.

Nonostante la grande attività di marketing tesa a promuovere Dubai come lussuosa meta turistica e luogo seducente per attrarre nuovi residenti, la realtà non corrisponde esattamente alla scintillante immagine pubblicizzata. Molti expat infatti, in seguito al loro trasferimento, quando l'iniziale entusiasmo svanisce, si scontrano con una realtà contraddittoria e ben diversa dalle aspettative. Lo scintillante skyline di Dubai nasconde un diffuso disordine urbano, con una dispersione frammentata di agglomerazioni edilizie sparse nel paesaggio, dove a zone ad alta densità si alternano larghe aree desertiche, spesso nella totale assenza di spazio pubblico e senza alcuna coesione urbana. Questo paesaggio distopico, frammentato da infrastrutture invadenti, produce in molti expat abituati a una diversa condizione dello spazio urbano una straniante sensazione di disorientamento e alienazione.

Contesto storico | Per comprendere le dinamiche urbane e le questioni culturali che hanno determinato la situazione presente, è necessario ripercorrere brevemente la storia recente dello sviluppo urbano di Dubai (Garcia Rubio and Aglieri Rinella, 2017). Fino al 1960, anno in cui viene approvato il primo Piano urbanistico di Dubai redatto dall'architetto britannico John Harris, Dubai era ancora soltanto un piccolo villaggio di pescatori di perle e mercanti, senza strade asfaltate, acqua corrente e privo delle più essenziali infrastrutture (Fig. 1). La crescita improvvisa di cui la città è stata oggetto, con particolare vigore dalla metà degli anni '90 in poi, ha ampliato a dismisura i suoi confini, con un'urbanizzazione a macchia di leopardo che a oggi copre un'area di che si estende per circa 70 km lungo la costa (dal confine con l'emirato di Sharjah a quello con Abu Dhabi) e per circa 25 km verso il deserto. Questa urbaniz-

zazione è avvenuta in assenza di un effettivo controllo da parte della Municipalità e delle Autorità locali, sotto la spinta prevalente della speculazione edilizia.

L'ascesa al potere nel 1958 dello sceicco illuminato Sheikh Rashid bin Saeed Al Maktoum e la scoperta del petrolio nel 1966 sono stati due eventi determinanti per la nascita della Dubai moderna (Velegrinis and Katodrytis, 2015). Fu presto evidente che le riserve di petrolio erano limitate e destinate a esaurirsi presto, ma sufficienti per determinare un'accelerazione nello sviluppo economico negli anni '70. Lo sceicco pertanto decise immediatamente di indirizzare il futuro di Dubai verso una differenziazione della sua economia, lanciando l'emirato come un porto franco libero da tassazione in modo da attrarre investitori stranieri. Di conseguenza, Dubai nel corso dei decenni successivi incrementò la sua popolazione passando dagli appena 20.000 abitanti del 1950 ai circa 650.000 del 1995. Durante questo periodo, lo sviluppo urbano seguì le direttive dei primi piani urbanistici progettati da Harris, il primo del 1960 e il secondo redatto dallo stesso nel 1971 in seguito alla scoperta del petrolio, che aveva reso necessarie nuove previsioni e un più ampio programma d'infrastrutture (Morris, 1984).

Il Piano del 1960 era finalizzato a creare le infrastrutture essenziali, con una rete stradale carrabile e un modesto ampliamento degli agglomerati urbani di Deira e Bur Dubai, sulle due sponde del Creek, insenatura naturale attorno alla quale Dubai si era sviluppata nel corso del XIX e del XX secolo (Fig. 2). Il Piano del 1971 comportò un aggiornamento significativo del precedente, prevedendo la costruzione dell'aeroporto, del porto e del World Trade Centre, oltre a ulteriori direttrici di espansione lungo la costa e il Creek (Aglieri Rinella and Garcia Rubio, 2018). I limiti dell'espansione futura della città

erano tuttavia ancora controllati entro confini ben definiti, anche se la localizzazione di alcune infrastrutture e edifici, come il Trade Centre, realizzato dallo stesso Harris in un'area desertica distante 10 km dal centro abitato, preludeva alla volontà di creare landmarks urbani capaci di attrarre futura urbanizzazione (Reisz, 2015). Gli anni '70 a Dubai sono stati anni di sperimentazione, in cui si immaginava il futuro prossimo della città. Molto interessanti le proposte di questi anni di architetti europei come BBPR, George Candilis e Reima Pietila, per il concorso per il masterplan per la Deira Sea Corniche del 1974. Pietila, in particolare, fu in quest'occasione il primo a ipotizzare per Dubai la realizzazione di isole e canali artificiali, ispirandosi dichiaratamente a Venezia e anticipando di oltre 30 anni quello che verrà realizzato solo in tempi recenti (Aglieri Rinella, 2019; Fig. 3).

Dinamiche di espansione urbana | Il fenomeno dell'urban sprawl, urbanizzazione a macchia di leopardo del deserto è stato notevolmente amplificato negli anni '90 dal Dubai Structural Plan 2015, approvato dalle Autorità nel 1995 e ritenuto il maggior responsabile per l'attuale condizione di dispersione urbana (Fig. 4). Questo Piano urbanistico, che prevedeva l'urbanizzazione di una vasta area dell'emirato che si sarebbe dovuta completare nel 2015, è stato poi solo parzialmente attuato a causa della crisi finanziaria mondiale del 2008. Il Piano era stato elaborato sotto la pressione degli investitori del Real Estate, e prevedeva la suddivisione del territorio in lotti di notevoli dimensioni, serviti da una rete autostradale sovradimensionata, destinati a essere venduti a sviluppatori privati per la realizzazione di nuovi quartieri residenziali.

Gli sviluppatori hanno quindi iniziato a costruire nelle aree più lontane dal centro urbano,



Fig. 1 | Dubai, Aerial view, 1959 (credit: Dubai Municipality).

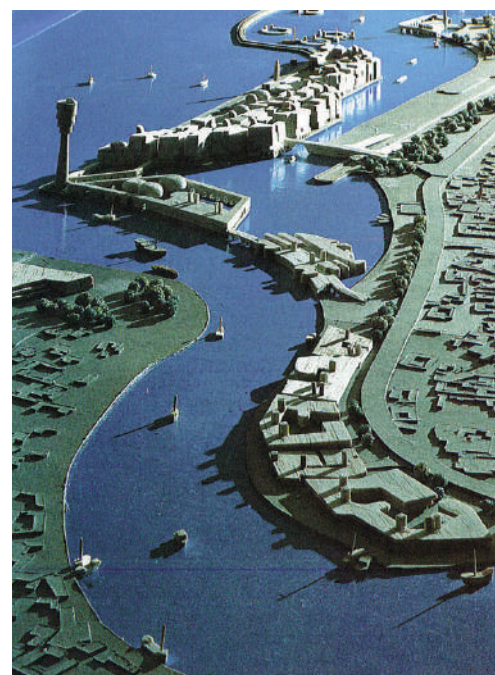


Fig. 2 | John R. Harris and Partners, Dubai master plans of 1960 and 1971 (credits: John R. Harris and Partners).

Fig. 3 | Reima Pietila, Competition for the Deira Sea Corniche, model, 1974 (credit: Finnish Museum of Architecture).

Fig. 4 | Dubai Structural Plan 2015, 1995 (credit: Dubai Municipality).

Next page

Fig. 5 | Urban sprawl in Dubai (credit: C. Luchetti).

dove il costo del terreno era più basso. Questo ha comportato una dispersione di agglomerati edilizi e di edifici isolati nel deserto, lontani tra di loro e spesso privi di ogni forma di opere di urbanizzazione e spazi pubblici pedonali (Fig. 5). Di conseguenza, il Piano del 1995 è considerato il maggior responsabile dell'attuale mancanza di forma della città e della frammentazione della sua struttura urbana, oggi costituita da una costellazione rarefatta di 'gated communities', clusters chiusi e tra loro impermeabili, collegati alla rete autostradale. Nessuna attenzione è data alle relazioni spaziali tra le differenti comunità e alla realizzazione di spazi pubblici e attrezzature collettive, in quanto ogni decisione all'interno dei cluster è pertinenza degli sviluppatori privati, nella totale assenza dell'intervento pubblico.

Questioni culturali | In questo contesto, va precisata una rilevante differenza culturale col mondo occidentale: essendo Dubai un Emirato, lo sceicco detiene il potere assoluto e anche la proprietà del territorio. Il concetto di 'bene pubblico' qui abdica di fronte a quello, molto radicato nella cultura locale, di 'privato'. Quando un privato acquista la proprietà di un terreno e vi realizza uno sviluppo immobiliare, diventa la massima autorità competente per quella determinata porzione di territorio, e di conseguenza detiene tutto il potere decisionale. Essendo il privato interessato a massimizzare i profitti e minimizzare i costi non indispensabili, in molti casi, specie in alcune aree residenziali destinate alle classi medie, spazi pub-

blici pedonali, aree verdi e persino parcheggi sono completamente assenti. Solo in tempi più recenti, gli sviluppatori più importanti e attenti, come MERAAS ed EMAAR, propongono progetti con spazi pedonali e aree pubbliche per aumentare la qualità e il valore dei loro immobili residenziali, che rientrano però nella categoria dei POPS (Private Owned Public Spaces), spazi pubblici a gestione privata (Kayden, 2000).

Gli interessi degli speculatori immobiliari sono rivolti principalmente alla realizzazione di edifici capaci di produrre reddito. Oltre agli insediamenti residenziali, altre categorie prevalenti a Dubai sono i centri commerciali e gli hotel. Normalmente, ogni nuovo sviluppo immobiliare è munito di un mall, centro commerciale che serve la comunità e svolge anche le funzioni di unico 'spazio pubblico'. Alcuni recenti sviluppi hanno privilegiato l'uso commerciale. Citywalk è un complesso realizzato da MERAAS con una netta divisione funzionale tra aree residenziali e commerciali.

L'area commerciale ha riscosso un notevole successo tra la comunità locale emiratina, e presenta la novità di essere uno spazio prevalentemente outdoor. Il complesso commerciale è strutturato come una strada pedonale a scala umana, fiancheggiata da negozi e ristoranti. Il successo del progetto, come facilmente intuibile dal suo stesso nome, è dovuto al fatto di essere una delle poche aree pedonali della città in cui è possibile camminare all'aperto, al riparo del frastuono del traffico automobilistico (Luchetti, 2019). Il linguaggio architettonico qui utilizzato è all'inizio contemporaneo, ma pas-

seggiando all'interno del complesso ci si ritrova improvvisamente tra facciate in mattoni rossi, in una riproduzione fittizia di Londra, con tanto di cabine telefoniche ma senza telefoni al loro interno (Fig. 6).

Disneyizzazione | Citywalk, come altri progetti realizzati a Dubai, presenta più di un aspetto controverso. Al di là del processo di disneyizzazione, riproduzione fittizia e fantasiosa di un'altra città nel tentativo impossibile di riprodurre le caratteristiche identitarie, Citywalk possiede l'ulteriore contraddizione di non essere una porzione di città reale: dietro quelle facciate non vi sono residenze, ma solo negozi e ristoranti. L'uso residenziale è dislocato altrove, in altri quartieri nelle vicinanze ma totalmente assente lungo la 'strada' commerciale pedonale. Le facciate degli edifici che fiancheggiano la viabilità principale sono quindi fittizie, come il set di un film western. Ci troviamo sostanzialmente in un centro commerciale, ma a cielo aperto. Lo stesso avviene in un altro progetto realizzato da MERAAS, il complesso turistico La Mer, dove il waterfront sulla spiaggia è costituito da una successione di ristoranti e negozi la cui architettura varia dal design contemporaneo alla riproduzione, sempre in tema disney, del villaggio western o del covo dei pirati. Tutti questi progetti sono autoreferenziali e disconnessi dalle altre parti di città, e si presentano come 'destinazioni' leisure e retail, clusters a specifica funzione commerciale e d'intrattenimento.

Un progetto particolarmente controverso è quello di Al Seef, dove il concetto di 'patrimonio



storico' viene completamente travisato (Fig. 7). Si tratta dell'estensione del quartiere storico di Al Fahidi, a Bur Dubai, una delle aree più antiche della città. Il quartiere storico presenta ancora l'impronta del tessuto urbano tradizionale del villaggio arabo, con un sistema di vicoli e cortili che si aprono gradualmente secondo una precisa gerarchia, e la tipologia architettonica a corte degli edifici presenta le caratteristiche tipiche dell'architettura tradizionale della regione con le torri del vento e la mashrabiya. Il nuovo complesso di Al Seef, recentemente realizzato accanto al quartiere storico originale, si sviluppa in continuità con esso per 2 km lungo il waterfront del Creek, riproducendone fittiziamente stili e linguaggio architettonico.

Gli edifici che formano questo nuovo complesso costituiscono un'estensione artificiale del centro storico originale, con una imitazione pittoresca dell'architettura storica, riproducendo elementi architettonici presi in prestito dall'architettura vernacolare, senza alcuna rielaborazione interpretativa, e facendo uso di materiali e finiture invecchiati artificialmente. La funzione del complesso, inoltre, è anche qui esclusivamente commerciale. La scala e le proporzioni degli spazi aperti di conseguenza, non sono più quelli della città storica originale, ma gli spazi sono ampliati per accogliere i grandi flussi di turisti e clienti. Al processo di disneyizzazione, nel quale il nuovo complesso appare più antico del centro storico originale, si aggiunge qui la creazione di un falso storico, dove il concetto di autenticità è completamente travisato.

La disneyizzazione in corso della città è an-

che dovuta a un profondo problema identitario di Dubai. Il piccolo borgo di pescatori degli anni Sessanta ha subito una repentina trasformazione che negli anni Settanta e Ottanta ha visto un'adozione massiccia di modelli occidentali, principalmente americani. Gli Stati Uniti sono stati sempre il modello di riferimento per l'espansione urbanistica della città, in assenza di una radicata cultura dello spazio urbano nella società locale. Va considerato che gran parte della popolazione dell'Emirato, negli anni Sessanta, era costituita da nomadi che si stanziarono definitivamente nel centro urbano nel corso degli anni Settanta. L'architettura del nucleo storico della città riproduceva modelli importati dai Paesi vicini, in prevalenza dall'Iran, ma presentava la tipica densità del tessuto urbano della città araba, che era particolarmente adatto alle condizioni climatiche locali.

Il nucleo storico di Al Fahidi ad esempio, conosciuto anche come Bastakiya, perché fondato alla fine del XIX secolo da immigrati provenienti dalla città iraniana di Bastak, presenta stretti vicoli ombreggiati (Sikka in arabo) orientati verso il Creek per cogliere la brezza marina e consentire ventilazione naturale. La densità edilizia e la vicinanza delle facciate creano ombra sui percorsi pedonali, rendendo questa parte di città sostenibile e fruibile dai suoi abitanti. Il modello americano importato nei decenni successivi invece, ha determinato una densità urbana rarefatta con edifici alti distanziati tra di loro, nella totale assenza di ombra e dove l'unica connessione possibile tra un edificio e l'altro è l'automobile. Facciate cur-

tain-wall e uso massiccio di aria condizionata hanno sostituito la ventilazione naturale delle torri del vento e della mashrabiya. La società locale sembra aver voluto dimenticare le proprie origini e adottare modelli estranei alla propria cultura, determinando l'attuale schizofrenia identitaria della città.

Frammentazione urbana e overbuilding | Una questione particolarmente critica della struttura urbana di Dubai è la frammentazione del suo rarefatto tessuto in cluster chiusi e indipendenti. La dispersione urbana è tale ed estesa su una superficie talmente ampia che non si può qui parlare vera e propria di struttura 'urbana', bensì di struttura 'territoriale', disseminata di piccoli o grandi agglomerati edilizi autonomi. Questi cluster sono tra di loro completamente disconnessi, anche nel caso in cui siano adiacenti, in quanto – come detto in precedenza – ognuno di essi è sviluppato da un investitore privato, e spesso si tratta di 'gated communities'. I developers non hanno nessun interesse nel collegare tra di loro i cluster e la Municipalità è completamente assente, non avendo di fatto nessun potere nei cluster privati, dove l'unica autorità esistente è il proprietario. Di conseguenza, ogni cluster è una comunità chiusa e separata dalle altre, impermeabile all'esterno e autoreferenziale.

Quest'arcipelago di cluster è collegato a una rete autostradale (quella prevista dal Dubai Structural Plan 2015 del 1995), progettata dalla Municipalità senza alcuna relazione con l'articolazione interna ai singoli cluster. L'accesso

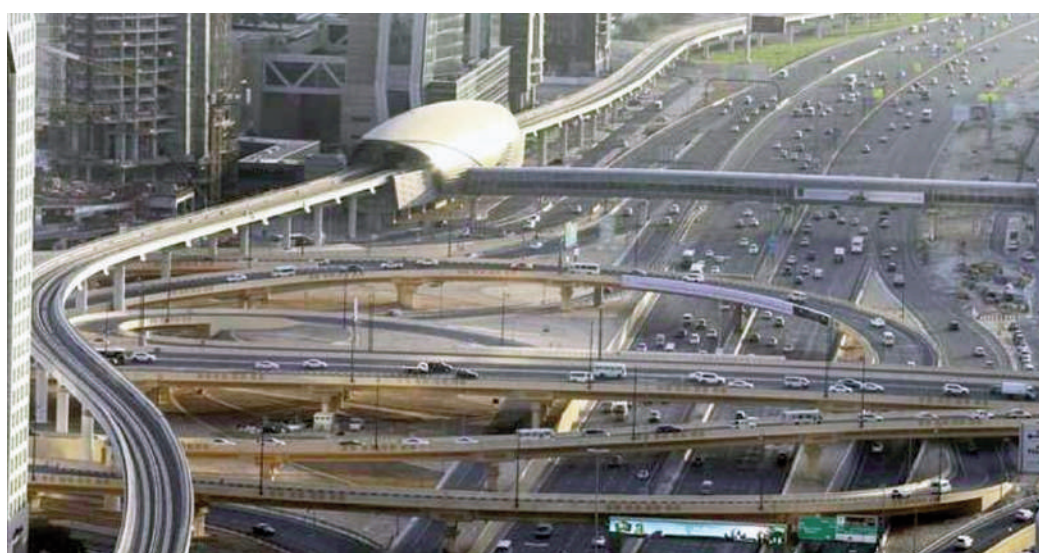


Fig. 6 | Citywalk, Dubai (credit: T. Aglieri Rinella).

Fig. 7 | Al Seef, Dubai (credit: T. Aglieri Rinella).

Fig. 8 | Sheikh Zayed Road, Dubai (credit: T. Aglieri Rinella).

Fig. 9 | Abandoned building in Sheikh Bin Zayed Road, Dubai (credit: T. Aglieri Rinella).

Next page

Fig. 10 | Urban void in Business Bay, Dubai (credit: T. Aglieri Rinella).

Fig. 11 | Stand-alone building in the desert, Dubai (credit: T. Aglieri Rinella).

ai cluster è spesso limitato a una singola entrata/uscita, in quanto la sua realizzazione è a carico degli sviluppatori privati che cercano di limitare i costi non essenziali per massimizzare i loro profitti. Il risultato è una circolazione spesso caotica e irrazionale, con code e traffico nelle ore di punta, in entrata e uscita dalle singole comunità. Un caso evidente è quello di JLT (Jumeirah Lake Towers), che possiede un unico ingresso e un'unica uscita, con una circolazione interna a senso unico che serve i sub-cluster in cui è suddivisa la comunità. Se guidando lungo la strada interna, erroneamente si supera l'ingresso del parcheggio di un sub-cluster, non si può tornare indietro né si può parcheggiare lungo la strada, e si è costretti a proseguire e uscire dal cluster, per riprendere obbligatoriamente l'autostrada in direzione opposta, guidare circa 7 km prima di poter fare inversione di marcia e tornare indietro, per riprendere finalmente l'ingresso al cluster.

La disconnessione esistente tra rete autostradale e singoli cluster ha un impatto notevole sulla struttura urbana. Per recarsi da un cluster all'altro, anche se adiacenti, spesso si è costretti ad affrontare una lunga percorrenza in auto poiché per i pedoni è impossibile attraversare una strada riservata al traffico veicolare. La circolazione stradale anziché essere uno strumento di connessione, diventa uno strumento di separazione spaziale, una barriera urbana insormontabile che impedisce la circolazione pedonale e rende spesso difficile anche quella veicolare, amplificando artificialmente distanze e tempi di percorrenza. Il groviglio sovradimensionato di svincoli autostradali, sembra essere totalmente avulso dai frammenti di città collegati a esso, ed è spesso irrazionale nella sua complessa articolazione (Fig. 8).

La Municipalità non interviene nel ricucire tra di loro i singoli cluster, cercando di ristabilire continuità nella maglia urbana frammentata, né opera alcun controllo sui limiti dell'espansione edilizia, poiché l'intero territorio è edificabile. Questo diffuso fenomeno di urban sprawl ha disseminato il territorio desertico di edifici isolati e coagulazioni edilizie, anche distanti dalla rete stradale principale, risultato di una speculazione edilizia fuori controllo che in tempi recenti ha portato alcuni dei più importanti sviluppatori, DAMAC, a chiedere un blocco di alcuni anni dell'attività edilizia per evitare l'esplosione di una bolla immobiliare simile a quella che nel 2008 bloccò la quasi totalità dei cantieri aperti a Dubai, lasciando una gran quantità di edifici incompiuti abbandonati nel deserto (Fig. 9). Questa frenetica attività di overbuilding nasce dalla costante capacità di Dubai di attrarre capitali stranieri, ma non è in nessuna maniera controllata dalle Autorità locali né supportata da adeguata pianificazione o programmazione economica basata su realistiche previsioni di crescita. Siamo di fronte a una politica anarco-capitalista di sfruttamento del territorio, favorita dall'Autorità centrale, che ha determinato un'urbanistica anarco-capitalista responsabile della situazione attuale.

Dubai perturbante: Utopia vs Distopia | Il ritmo della vita quotidiana degli expat a Dubai è

piuttosto regolare: si percorre in automobile il tragitto dalla torre residenziale all'ufficio, al centro commerciale o all'hotel (quest'ultima l'unica tipologia di edifici all'interno dei quali si possono consumare alcolici e dove si trovano tutti i bar e ristoranti frequentati da stranieri). Paradossalmente, hotel e centri commerciali, definiti 'non-luoghi' da Marc Augé (1995), diventano qui gli unici 'luoghi', spazi pubblici di incontro e socializzazione. Di conseguenza, ci si sposta da un parcheggio indoor a un altro senza quasi alcuna necessità di camminare all'aperto. Vivere costantemente all'interno di spazi chiusi produce un'inquietante sensazione: è come trovarsi in una colonia terrestre su di un qualche remoto pianeta inospitale la cui atmosfera non sia respirabile. A ciò si aggiunge che in seguito alla crisi del 2008, molti cantieri e edifici in costruzione sono stati abbandonati incompiuti nel deserto, e ancora oggi sono disseminati nel paesaggio come cupi monumenti moderni in disfacimento.

Di fronte a questo paesaggio distopico, prodotto dal fallimento dell'utopia di una crescita inarrestabile, molti expat provenienti da Paesi con una radicata cultura dello spazio urbano provano un senso di straniamento e alienazione, specie nel passaggio repentino (in automobile) tra zone ad alta densità e vuoti urbani di grande dimensione, che generano una sensazione di 'horror vacui' (paura del vuoto) (Fig. 10). Walter Benjamin afferma che questa sensazione è una caratteristica peculiare del 'perturbante urbano', da cui ha origine la moderna patologia collettiva dell'alienazione dell'individuo (Vidler, 1992). Benjamin (1962) ha osservato come il perturbante urbano sia nato con l'apparizione delle moderne città industriali nell'Ottocento, con i grandi spazi aperti e le folle eterogenee riversate nei boulevards.

Da questo fenomeno di deradicamento di abitanti immigrati dalle campagne per lavorare nelle industrie, in un contesto urbano completamente diverso da quello bucolico a loro familiare, è nata l'alienazione dell'individuo come patologia collettiva dei tempi moderni. Qualcosa di simile è avvenuto a Dubai negli ultimi 30 anni, quando la città ha iniziato perdere la tradizionale densità della città araba per adottare un malinteso modello americano, disseminando il paesaggio del deserto di grattacieli isolati e gated communities. Il perturbante metropolitano è spesso espresso da fobie associate all'esperienza dello spazio, come l'agorafobia (paura dei grandi spazi aperti) che troviamo con diverse scale e caratteristiche in molti grandi vuoti del territorio di Dubai, dove molti edifici monumentali si ergono solitari come objets trouvés surrealisti nel deserto (Aglieri Rinella, 2016; Fig. 11).

È evidente come l'eterogenea costellazione di hotel, gated communities, centri commerciali e grattacieli sparsi sia lontana dall'essere percepita come un insieme urbano unitario e coerente. La situazione reale del paesaggio urbano non corrisponde all'immagine patinata della città riportata dai media. Dubai infatti, vive di una sua immagine fittizia promossa dagli interessi del mercato del Real Estate attraverso una potente campagna di marketing, tesa a vendere il sogno del luxury lifestyle. La com-



ponente fiction di Dubai è amplificata dal fatto che molte delle sue immagini ampiamente condivise sui social media sono rielaborazioni al computer, spesso fotomontaggi che mixano edifici esistenti con renderings, in un collage che pubblicizza una città d'illusione che non esiste.

Lo skyline di Dubai per esempio, celebrato in molte foto su Instagram, mostra una lunga e impressionante sequenza di grattacieli che suggerisce la presenza di un grande agglomerato urbano ad alta densità. In realtà, i grattacieli dello skyline sono sostanzialmente allineati in due file parallele che fiancheggiano la Sheikh Zayed Road, ex autostrada per Abu Dhabi che oggi taglia in due la città di Dubai. Dietro e davanti queste due file di grattacieli, non vi è quasi nulla, sviluppandosi l'agglomerato urbano linearmente lungo la grande arteria di circolazione stradale. Di conseguenza lo skyline tanto enfatizzato dai social media, è semplicemente uno skyline 'piatto', con nulla alle sue spalle se non il deserto. A scala urbana, è qualcosa di simile ai 'decorated shields' di Venturi in *Learning from Las Vegas*, dove non vi è reale corrispondenza tra la facciata posticcia di un edificio e l'organizzazione spaziale dell'organismo architettonico dietro di essa (Venturi, Scott Brown and Izenour, 1972).

Fenomeni di riappropriazione urbana | In questo patchwork disorganico di cluster, i vuoti interstiziali dimenticati che separano le aree edificate sono talvolta utilizzati da alcuni dei gruppi etnici residenti a Dubai. Le ampie rotatorie delle giunzioni stradali, ad esempio, spesso costituiscono le uniche aree verdi dei quartieri, e sono utilizzate come spazi per il riposo o d'incontro per i lavoratori a basso reddito del settore edile, provenienti in larga parte da India e Bangladesh. Le comunità pakistane invece, sono solite trasformare aree residue sterminate in campi per il gioco del cricket, collocando ai margini vecchi divani e poltrone per il pubblico (Fig. 12).

Fenomeni di 'arredo urbano spontaneo' sorgono un po' ovunque nei quartieri popolari di Dubai, in quanto in queste aree la Municipalità non mostra grande interesse per la qualità dell'ambiente urbano. Vecchi divani e sedie sono sistemati all'aperto in sostituzione delle panchine pubbliche, creando punti di raccolta e socializzazione. Questo avviene in particolare in quartieri a ridosso della città vecchia come Karama o Al Satwa, dove la popolazione residente è in prevalenza di origine indiana e pakistana o nei labour camp di Al Quoz. In queste aree, si trovano interessanti fenomeni di riappropriazione urbana e di progettazione spontanea dell'ambiente costruito, dove la variegata popolazione residente cerca di ricreare le condizioni spaziali proprie dell'ambiente urbano dell'etnia di riferimento. È qui che gli interstizi urbani, gli spazi vuoti e secondari e i frammenti di territorio dimenticati dalla speculazione edilizia nella totale deregulation riacquistano vita, acquisendo nuove forme e funzioni capaci di rispondere a esigenze provenienti dal basso.

Dalla città transiente alla città resiliente | Yasser Elsheshtawy (2010), nel suo libro *Dubai –*

Behind an Urban Spectacle, a proposito della mancanza di spazi urbani, aveva definito Dubai una città 'transiente'. La crescita costante della città e le modifiche generate dalle mutevoli dinamiche urbane portano a una continua trasformazione del paesaggio. È una città in cui le previsioni della pianificazione, quando presenti, sono spesso superate dagli eventi e le trasformazioni procedono a una velocità che non è possibile metabolizzare adeguatamente, sotto la spinta di un'attività edilizia inarrestabile. Questa frenesia costruttiva ha spinto alcuni architetti di livello mondiale a credere che qui vi fosse spazio per la sperimentazione di utopie architettoniche come i megabuilding proposti con scarso successo da Koolhaas, megastrutture autosufficienti per l'urbanizzazione del deserto (Fig. 13). In realtà, gli interessi del mercato del Real Estate non propendono per il rischio della sperimentazione ma per la certezza del profitto, deludendo le attese di chi s'illudeva di trovare qui opportunità per vedere realizzati i risultati della propria ricerca progettuale.

La transitorietà dell'abitare riguarda migliaia di espatriati provenienti da varie parti del mondo, temporaneamente residenti in questo Paese perché attratti da alte remunerazioni e assenza di tassazione. La loro permanenza è però legata al lavoro ed è solo temporanea: gli stranieri non possono ottenere la nazionalità emiratina, anche dopo molti anni di residenza nel Paese. Tuttavia, la maggior parte degli expat non rimane a lungo e vive la permanenza a Dubai come un'esperienza transitoria di pochi anni, prima di tornare nel proprio Paese o di spostarsi da qualche altra parte. Inoltre, in particolare per gli expat di origine europea, la realtà si rivela spesso inferiore alle aspettative. Il costo della vita è molto alto, la città è caotica e congestionata, e le condizioni lavorative sono spesso meno favorevoli e diverse rispetto agli standard europei, lo stile di vita non è esattamente quello pubblicizzato e le relazioni sociali superficiali e anch'esse transitorie.

Un quesito cui attualmente è arduo fornire una risposta, è se Dubai possa dimostrare di possedere capacità di Resilienza, cioè di adattamento e reattività rispetto a imprevisti e repentini cambiamenti dell'assetto economico e geopolitico nell'imminente futuro. Secondo un numero rilevante di osservatori, il mercato del Real Estate è vicino a una nuova esplosione della bolla speculativa, con conseguenze forse più drammatiche di quelle dell'analoga crisi del 2008. L'assenza di controllo e di un'adeguata programmazione economica degli interventi edilizi ha portato gli sviluppatori a costruire un numero eccessivo di unità residenziali, anche in aree improbabili lontane dai centri vitali della città: l'attività edilizia sembra inarrestabile spinta dalle illusorie aspettative generate dall'imminente Dubai Expo 2020. Si guarda con apprensione all'evento, ed è difficile fare previsioni sugli scenari posteriori.

In caso di crisi, come reagirà l'ambiente urbano di fronte a un radicale cambiamento degli equilibri finanziari? Le Autorità locali, finora inerti, in caso di precipitazione della situazione economica, saranno in grado di governare il cambiamento e di trovare le risorse finanziarie necessarie, in assenza del potere economico

degli sviluppatori privati? A un anno dall'inizio dell'evento, la cui apertura è prevista per novembre 2020, la gravità della situazione è palese: da tempo i valori immobiliari sono in costante discesa a causa di un'offerta eccessiva e probabilmente saranno necessari molti anni per smaltire l'attuale offerta residenziale.

Sfide per il futuro: strategie e proposte di progetto | Di fronte alla gravità di questo scenario, s'impone un radicale cambiamento della politica che ha finora de-regolamentato l'attività edificatoria, di fatto delegando ai privati la totale autorità in materia di governance del territorio nelle singole communities. Un'attività pianificatoria e di controllo da parte dell'Autorità centrale è più che mai urgente, nel tentativo necessario di limitare l'espansione incontrollata e di tentare una ricucitura del tessuto urbano rarefatto, ridefinendo i margini e riprogettando gli interstizi con un programma di interventi pubblici, in modo da riconnettere i frammenti di città in un insieme per quanto possibile unitario, attraverso la creazione di spazi pubblici e opere di urbanizzazione collettiva. Questi temi, nei confronti dei quali la sensibilità pubblica (in particolare expat) mostra crescente interesse, sono stati oggetto di indagine da parte di progettisti e ricercatori, che hanno cercato di proporre soluzioni puntuali a singole questioni urbane, individuate nell'insieme di contraddizioni e fratture esistenti nel composto agglomerato di Dubai.

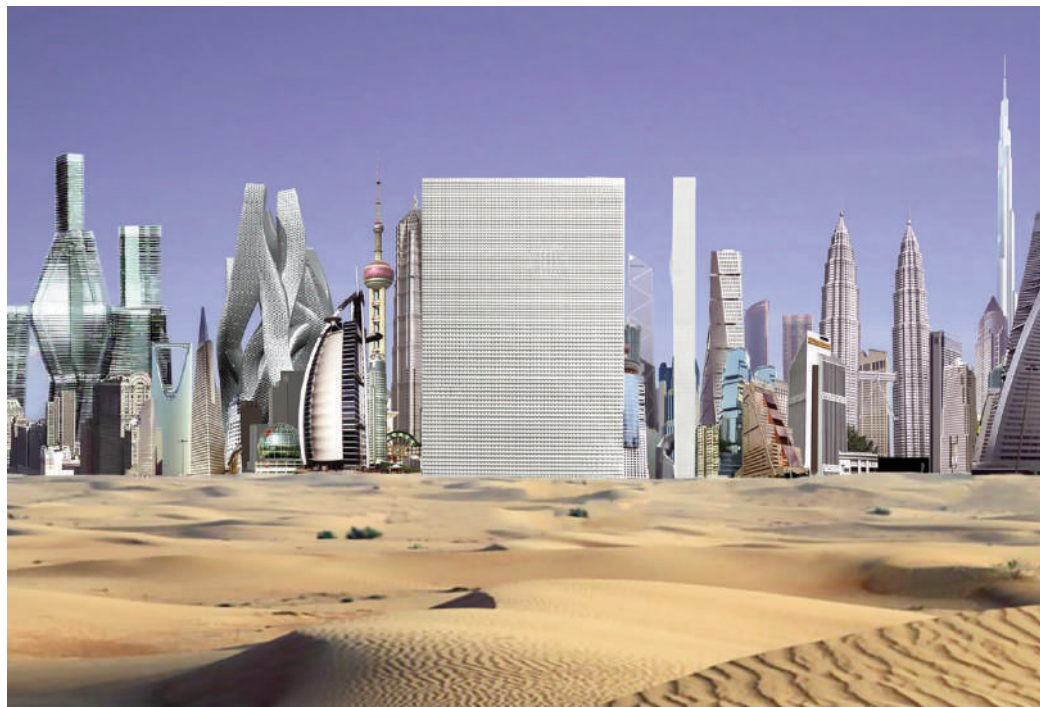
La progettazione dei vuoti urbani e dei residui interstiziali, dimenticati dalle Autorità e dalla speculazione edilizia, sono stati recentemente l'oggetto dei workshops internazionali di progettazione Dubai Pop-Up e Towards Dubai 2020, tenuti nel 2017 al Dubai Design District, che hanno visto gruppi di studenti di varie nazionalità coordinati da un team internazionale di architetti e docenti confrontarsi sulle soluzioni possibili per realizzare funzioni e spazi adeguati a una città in continua trasformazione (Aglieri Rinella and Garcia Rubio, 2019). I workshop hanno preso in esame rispettivamente le aree di Deira e Bur Dubai del centro della città, successivamente ampliate e compromesse nella loro morfologia urbana ma che, nonostante la presenza di ampi vuoti e spazi inutilizzati nel proprio tessuto edilizio, mantengono ancora qualità identitarie e unitarie sufficientemente riconoscibili (Fig. 14).

I gruppi di studio hanno individuato aree con caratteristiche omogenee di densità e scala dell'edificato, riconducibili a diverse fasi temporali di espansione, riconnettendo i frammenti urbani isolati tramite la realizzazione di spazi pubblici pedonali e attrezzature per la collettività. La ricucitura del tessuto urbano ha tenuto conto delle esigenze della viabilità carrabile e della necessità di parcheggi pubblici, opportunamente collocati in strutture sotterranee o integrati in architetture a sviluppo verticale, adeguatamente inserite nel contesto (Fig. 15). Principio comune a tutti i progetti è stato il tentativo di promuovere una densificazione dell'agglomerato urbano, partendo dal nucleo centrale della città per ampliarsi fino a includere i clusters esterni limitrofi, annettendoli alla città in un insieme unitario e delimitando i confini della stessa.



Fig. 12 | Sample of urban re-appropriation, Dubai (credit: J. Roldán).

Fig. 13 | OMA, project of the mega-building Dubai Renaissance, 2006 (credit: OMA/AMO).



Tra le contraddizioni più gravi dell'attuale situazione urbana di Dubai, vi è inoltre la frattura rappresentata dalla grande arteria di comunicazione di Sheikh Zayed Road, ex autostrada per Abu Dhabi, inglobata negli ultimi vent'anni dalla travolgente espansione edilizia e che oggi divide in due la città come una lunga muraglia insormontabile. L'asse viario si estende per oltre 40 km, e non è attraversabile pedonalmente, determinando una segregazione spaziale che amplifica le distanze con un impatto devastante sulla fruizione della città. L'uso dell'automobile diventa obbligatorio per compiere tragitti che sarebbe molto più agevole e rapido attraversare a piedi, con conseguenze deleterie per la qualità dell'ambiente urbano e della vita degli abitanti.

Una soluzione ambiziosa, che risolverebbe radicalmente quest'opprimente contraddizione urbana, è stata recentemente proposta da Machou Architects e sembra aver incontrato il favore, almeno apparente, delle Autorità governative (Baldwin, 2019). Il progetto di Machou prevede l'interramento delle corsie carrabili e la realizzazione di un parco agricolo lineare lungo la superficie, capace di riconnettere le due porzioni di città tramite la realizzazione di aree verdi e percorsi pedonali (Figg. 16-18). Il parco lineare prevede la realizzazione di 350 ettari di terreno agricolo: oltre all'incidenza sulla vita sociale dei residenti, i quali vedranno abbattute le barriere architettoniche che finora li hanno separati fisicamente dall'altra parte di città, il nuovo polmone verde garantirà uno sviluppo economico sostenibile, con piante e alberi che miglioreranno la qualità dell'aria di una Dubai che è tra le prime città al mondo per inquinamento dell'aria, specie nei mesi estivi (Airvisual, 2019).

Conclusioni | Dubai, è stata per molti architetti un miraggio di opportunità mancate, un laboratorio di sperimentazione per proposte utopiche che si pensava potessero diventare realtà in un Paese il cui sviluppo economico e edilizio

sembrava inarrestabile (Fig. 19). La crisi mondiale del 2008 ha solo temporaneamente fermato l'euforia costruttiva, ripresa con maggiore vigore pochi anni dopo e che ora guarda con illusorie aspettative all'Expo del 2020. Difficile fare previsioni sugli scenari futuri, ma tutti gli osservatori concordano sul fatto che le politiche e le scelte di progetto finora compiute non sono state il risultato di una razionale visione d'insieme, ma determinate dagli interessi speculativi del settore Real Estate.

Il risultato è una città Non-Città, formata da una costellazione disorganica di cluster chiusi e indipendenti, in cui i percorsi comuni che negli ultimi decenni hanno guidato i processi di progettazione urbana nel mondo occidentale non hanno trovato un adeguato spazio d'azione. La compromissione del paesaggio del deserto, operata dall'attività edificatoria, ha prodotto l'attuale condizione urbana dalle sequenze spaziali interrotte e la negazione di ogni dimensione umana e sociale. Le Autorità locali, nonostante il grave ritardo, devono oggi necessariamente intraprendere un ampio e puntuale programma di interventi pubblici finalizzati alla soluzione delle numerose contraddizioni esistenti.

Il cambiamento culturale necessario più importante però è l'imposizione del concetto di bene pubblico sull'interesse privato. E proprio al privato è necessario far comprendere come questo cambiamento sia il più importante e inevitabile, perché influisce sulla qualità dell'ambiente costruito e della vita dei suoi abitanti, oltre che, ovviamente, sul valore immobiliare.

In the global imaginary, Dubai is a young and dynamic city projected to the future, a tax-free paradise for expats, high qualified immigrants attracted by its high salaries and luxury lifestyle. Its composite urban agglomeration has quickly developed in the last few decades, in-

volving relevant transformations in the landscape. The city extended towards the sea with artificial islands and peninsulas, and the sea itself penetrated the desert using canals and artificial basins. From being a small fishermen village, as it was still in the 1960s, the city has been transformed into an international capital, with iconic works of contemporary architecture that have completely redefined its identity. Its demographics is largely composed of foreign immigrants, as the native Emirati are only 15% of the overall population, with around 50% coming from India (DSC, 2019). Among the western communities, the larger is the British one, being for a long time the region under the political sway of the United Kingdom. Among the many other communities, a significant one is also the former USSR countries, which since a long time have here economic interests, particularly in the Real Estate sector.

Despite of the massive marketing campaign aimed at promoting Dubai as luxury touristic destination and seductive place to attract new residents, the reality doesn't actually match to the sparkling advertised image. Many expats indeed, after moving to Dubai, when the initial enthusiasm vanishes, face a contradictory reality, rather different from their expectations. The glittering skyline hides a widespread urban disorder, with a dispersed fragmentation of built agglomerations scattering the landscape, where high-density zones are alternated to large desert areas, often with a total absence of public space and with no urban cohesion. This dystopian landscape, fragmented by invasive infrastructures, generates in many expats, used to a different condition of urban space, an estranging sensation of disorientation and alienation.

Historical background | To understand the urban dynamics and the cultural issues that have produced the current situation, it is necessary to briefly analyse the recent history of Dubai's

urban development (Garcia Rubio and Aglieri Rinella, 2017). Till 1960, when the first master plan designed by British architect John Harris was approved, Dubai was still a small village of fishermen and traders, with no paved roads, no running water and lacking any basic infrastructure (Fig. 1). The sudden expansion of the city, particularly significant after the mid-90s, has extended its boundaries out of all proportions, with a leapfrog development that today covers an area of about 70 km along the coast (from the border with the Emirate of Sharjah to the one of Abu Dhabi) and for ca. 25 km towards the desert. This urbanisation occurred in absence of actual control by the Municipality and the local authorities, under the prevalent pressure of the Real Estate speculators.

The raise to the power of enlightened Sheikh Rashid bin Saeed Al Maktoum in 1958, and the discovery of oil in 1966 were two significant events for the birth of modern Dubai (Velegrinis and Katodrytis, 2015). It was soon evident that oil reserves were limited and would have been over soon, but sufficient to boost an extraordinary economic development during the 70s. The Sheikh, therefore, immediately decided to address the future of Dubai towards a differentiation of its economy, pro-

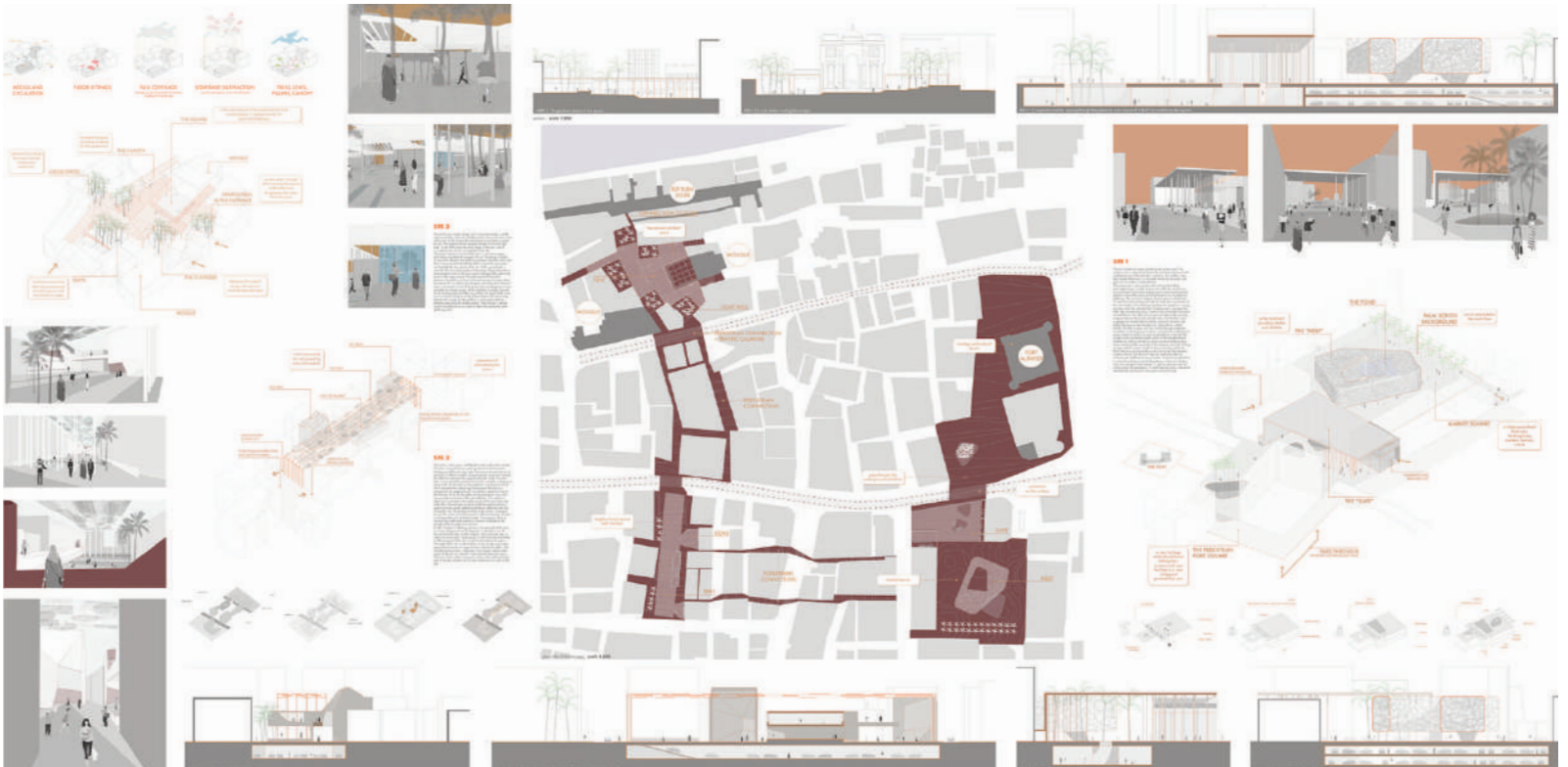
moting the emirate as a free-tax area, to attract foreign investors. As a consequence, in the following decades, Dubai increased its population from the few 20.000 inhabitants of 1950 to ca. 650.000 in 1995. During this period, the urban development followed the directions of the master plans designed by Harris, the first dating 1960 and the second upgraded in 1971 after the discovery of oil, which had made urgent new provisions and a wider program of infrastructures (Morris, 1984).

The 1960 plan was aimed at providing an essential set of infrastructures, a paved road network and a modest expansion of the old districts of Deira and Bur Dubai, on the two sides of the Creek, a natural inlet along which Dubai developed during XIX and XX centuries (Fig. 2). The 1971 master plan involved a significant upgrade of the precedent, providing the construction of the airport, of port Rashid and the World Trade Centre, besides establishing further lines of expansions along the coast and the Creek (Aglieri Rinella and Garcia Rubio, 2018). The borders of the future expansion of the city were however still maintained within well-defined limits, even if the placement of certain infrastructures and buildings, such as the Trade Centre, built by the same Harris in

a desert area 10 km distant from the city centre, aimed at creating urban landmarks able to catalyse future development (Reisz, 2015). The 70s in Dubai were years of experimentation, in which the imminent future of the city was imagined. Quite interesting proposals in these years came from European architects such as BBPR, George Candilis and Reima Pietila, invited to submit entries to the competition for a new master plan for the Deira Sea Corniche in 1974. Pietila, particularly, was in this occasion the first to propose the creation of artificial islands and canals in Dubai, taking declared inspiration from Venice, and anticipating by more than 30 years what will be made only in recent times (Aglieri Rinella, 2019; Fig. 3).

Dynamics of urban expansion | The phenomenon of urban sprawl, scattered leapfrog development in the desert, has been notably amplified in the 90s by the Dubai Structural Plan 2015, approved in 1995 and considered the main responsible for the current dispersed urban situation (Fig. 4). This master plan, planning the development of a vast area of the emirate, has been only partially implemented, because of the global financial crisis of 2008. The plan was designed under the pressure of





Previous page

Fig. 14 | Project areas with different morphology and urban density in Bur Dubai and Al Mankhool, International Workshop Towards Dubai 2020 (credit: T. Aglieri Rinella and R. Garcia Rubio).

Fig. 15 | Urban renovation project in Bur Dubai, International Workshop Towards Dubai 2020. Coordination: T. Aglieri Rinella, R. Garcia Rubio, M. Ugolini, S. Varvaro, F. Lambertucci and P. Posocco (credit: T. Aglieri Rinella and R. Garcia Rubio).

Real Estate developers, splitting the territory in plots of very large dimensions served by an oversized highways network. These plots were to be sold to private investors to build new residential compounds. Developers started to build in the areas more distant from the city centre, where the cost of land was less expensive. This involved a dispersion of built coagulations and stand-alone buildings in the desert, away from each other and often lacking any form of urban facilities and pedestrian public spaces (Fig. 5). As a consequence, the 1995 plan is considered the major responsible for the current lack of form of the city and the fragmentation of its urban structure, nowadays similar to a rarefied constellation of 'gated communities', closed and impermeable clusters connected to the highway network. No attention is paid to the relations among the different communities and to the implementation of public spaces and facilities for the inhabitants, as any decision inside the clusters is left to the private developers, in the total absence of the public authority.

Cultural issues | In this framework, it is essential to clarify a relevant cultural difference with the western world: being Dubai an emirate, the Sheikh holds the absolute power and also the property of the territory land. The concept of 'public good' here abdicates the one, deep-rooted in the local culture, of 'private'. When a private purchases a plot of land to be developed, he becomes the major ruling authority for that portion of territory. As a consequence, he holds the total decision power in it. As the

private is aimed at maximizing profits minimizing avoidable costs, often, especially in some residential developments for the mid-classes, pedestrian public spaces, green areas and even public parking are absent. Only in more recent times, some of the most important and careful developers like MERAAS and EMAAR are proposing projects featuring pedestrian areas and public facilities to enhance the quality and the value of their residential buildings. These spaces, however, actually belong to the category of POPS – Private Owned Public Spaces (Kayden, 2000).

Real Estate interests are focused mainly on buildings able to produce income. Besides residential settlements, other prevalent categories in Dubai are commercial malls and hotels. Usually, any new residential development provides a mall that serves the community and acts also as only 'public space' for the quarter. Some recent developments privileged commercial use. Citywalk is a complex developed by MERAAS, with a net separation between residential and commercial areas. The commercial area encountered great success among the Emirati community and features the 'innovation' of being an outdoor space.

The commercial complex is organized along a pedestrian street at the human scale, flanked by shops and restaurants. Its success, as evident from the name, is due to the fact of being one of the few outdoor pedestrian areas of the city where people can walk, away from the din of car traffic (Luchetti, 2019). The architectural language at the beginning is contemporary, but walking along the street we sud-

denly meet red brick facades, in a fictional reproduction of London, with even its red phone boxes – without the phone inside (Fig. 6).

Disneyization | This last project, like others in Dubai, has more than one controversial aspect. Beyond the disneyization process, fictional and imaginative reproduction of another city with the impossible attempt to reproduce its identitarian characteristics, it features the further contradiction of not being a portion of real city: behind those facades, there are no residential units, but only shops and restaurants. The residential function is dislocated elsewhere, in other adjoining blocks but absent along the commercial 'street'. The facades of the buildings flanking the main street are therefore fictitious, as the set of a western movie. We are essentially just in an outdoor commercial mall. The same happens in another MERAAS project, the touristic complex La Mer, where the beach waterfront is a sequence of restaurants and shops which architecture spans from contemporary design to the reproduction, always in Disney theme, of a western village or a pirate cove. All these projects are self-referential and disconnected from the other parts of the city and are conceived as leisure and retail 'destinations', clusters with specific commercial and entertainment function.

A particularly controversial project is Al Seef, where the concept of 'heritage' has been completely misunderstood (Fig. 7). Al Seef is the recent extension of the historical neighbourhood of Al Fahidi in Bur Dubai, one of the most ancient areas of the city. The historical

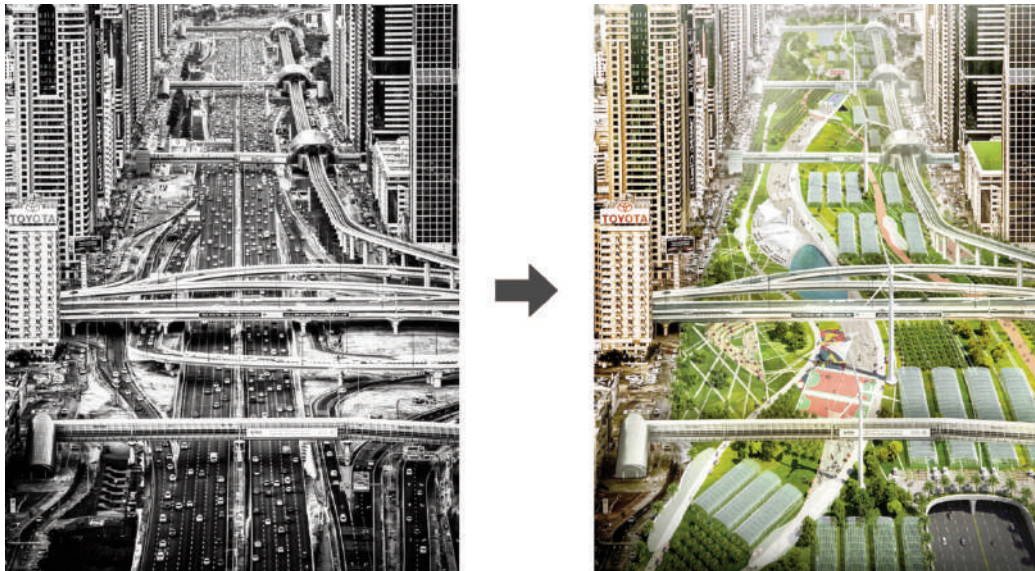


Fig. 16 | Machou Architects, Dubai Super Park in Sheikh Zayed Road, current situation and project, 2019 (credit: Machou Architects).

Fig. 17 | Machou Architects, Dubai Super Park, project section, 2019 (credit: Machou Architects).

Fig. 18 | Machou Architects, Dubai Super Park, overall view, 2019 (credit: Machou Architects).

neighbourhood still features the footprint of the traditional urban fabric of the Arab village, with a network of narrow alleys and courtyards gradually opening according to a proper hierarchy. The architectural courtyard typology presents the typical characteristics of the regional traditional architecture, with wind towers and mashrabiya. The new complex of Al Seef, recently built next to the original historical neighbourhood, develops for 2 km along the Creek waterfront, fictitiously reproducing its architectural language and stylistic elements.

The buildings of this new complex form an artificial extension of the original old centre, with a picturesque imitation of the historic architecture, reproducing architectural elements borrowed from vernacular architecture without any critical reinterpretation and making use of artificially-aged materials and finishes. The complex function, furthermore, is even here exclusively commercial. Scale and proportions of open spaces are, as a consequence, not any more those of the original historical city, but are stretched to gather large flows of tourists and clients. To the process of disneyization, where the new complex seems more ancient of the original old core, we add here a historical fraud where the concept of authenticity is completely denied.

The in-progress disneyization of the city is also due to a deep identitarian problem in Dubai. The small village of fishermen of the 60s experienced a sudden transformation during the 70s and 80s, with a massive import of western models, mainly from America. The U.S. have been always the reference model for the urban expansion of the city, in the absence of a rooted culture of urban space in the local community. One must consider that a large part of the Emirati population in the 60s were nomads, definitely settling in the urban centre in the 70s. The architecture of the old city core reproduced models imported from the neighbour countries, mainly from Iran, and featured the typical density of the urban fabric of the Arab city, particularly fitting to the local climate conditions.

For example, the historical core of Al Fahidi, also known as Bastakiya because founded at the end of XIX century by immigrants coming from the Iranian city Bastak, has narrow shaded alleys (Sikka in Arabic) oriented towards the Creek to grasp the sea breeze, allowing natural ventilation. The building density and the closeness of the facades shade the pedestrian paths, making this part of the city sustainable and usable by its inhabitants. The American model imported in the subsequent decades instead has produced a dispersed urban density with tall buildings distant from each other, with a total absence of shading and where the only possible connection between a building and another is the car. Curtain-wall facades and overuse of air conditioning replaced the natural ventilation of wind towers and mashrabiya. The local society seems to have wanted to forget its origins, adopting models not belonging to their culture, and this has caused the current schizophrenia of the city's identity.

Urban fragmentation and overbuilding | A particular critical issue in the urban structure of Dubai

is the fragmentation of its rarefied fabric in closed and independent clusters. The urban dispersion is extended over such a vast surface that it is not possible to consider it as a proper 'urban' structure, instead, we have here a sort of 'territorial' structure, disseminated of small or large independent built agglomerates. These clusters, even if adjoining, are disconnected among them because – as previously mentioned – each of them is developed by a private investor and often are 'gated communities'. Private developers are not interested in connecting the clusters and the Municipality is absent, not holding any decisional power inside the private clusters, where the only authority is the private owner. As a consequence, each cluster is a closed community separated from the others, impermeable to the exterior and self-referential.

This archipelago of clusters is connected to a highway network (the one provided by the Dubai Structural Plan 2015, approved in 1995), designed by the Municipality without any relation with the inner articulation of the single clusters. The access to the clusters is often limited to just a single entrance/exit because its implementation is up to the developers, which always attempt to reduce non-essential costs to maximize their income. The result of this is a circulation often chaotic and irrational, with traffic jams in the peak hours, entering and exiting from the single communities. An evident case is JLT (Jumeirah Lake Towers) that features a single entrance and a single exit, with a mandatory one-way internal circulation serving the sub-clusters forming the clustered community. If driving inside the inner road one miss the entrance of his building's parking, he cannot make U-turn either park the car along the road, and he is obliged to go forward to exit the community, taking the highway to the opposite direction driving for 7 km before being able to make U-turn to go back, to re-enter finally the cluster from the opposite side.

The existing disconnection between the highway network and the single clusters has a significant impact on the urban structure. To move from a cluster to another adjoining one, often people are obliged to drive the car for a long route as pedestrians can't cross the road. The vehicle circulation, instead of being a connecting tool, became here a tool of physical segregation, an insurmountable urban barrier that forbids pedestrian circulation and makes often difficult even the vehicular one, artificially amplifying distances and driving times. The overdimensioned tangle of highways and junctions seems independent and without any rational connection to the served fragments of the city, being often illogic in its complex articulation (Fig. 8).

The Municipality doesn't attempt to re-intertwine among them the single clusters to re-establish continuity in the fragmented urban fabric, neither holds any control on the limits of building expansion because building activity is allowed on the totality of the territory of the emirate. This widespread phenomenon of urban sprawl has disseminated the desert territory of single buildings and building coagula-

tions, even far away from the main road network, as a result of property speculation out of control. In recent times, this led some of the most important developers, like DAMAC, to ask to stop the building activity for a few years in order to avoid the explosion of a speculative bubble similar to the one that in 2008 stopped almost the totality of the building sites in Dubai, leaving a large number of incomplete abandoned buildings in the desert (Fig. 9). This frenetic overbuilding activity is generated by the constant capacity of Dubai to attract foreign capitals, but it doesn't have any kind of control by the local authorities neither an adequate urban or economic planning based on realistic provisions of growing. We are facing an anarcho-capitalist politics of land exploiting, favoured by the central authority, which led to an anarcho-capitalist urban development responsible for the current situation.

Dubai Uncanny: Utopia vs Distopia | The rhythm of expats' everyday life in Dubai is rather regular: driving from the residential tower to the workplace, to a mall or to a hotel (this last is the only building typology where alcohol consumption is allowed and therefore where all bar and restaurants frequented by expats are located). Paradoxically, hotels and commercial malls, defined as Non-Places by Marc Augé (1995), become here the only 'places', acting as public spaces where people meet and socialize. As a consequence, we move from an indoor parking to another without any need to walk outdoor. Living always inside indoors spaces generates a disturbing sensation: like to live in a terrestrial colony in some remote inhospitable planet which atmosphere is not breathable. In addition to this, after the 2008 world crisis many incomplete buildings were left abandoned in the desert, and still, nowadays are disseminated through the landscape like frightening modern ruins.

Facing this dystopian landscape, produced by the failure of the utopia of a limitless growing, many expats coming from countries with a deeper culture of urban space experience a feeling of estranging and alienation, especially in the sudden change passing (by car) from high-density zones to large urban voids, which are generating a sensation of 'horror vacui' (fear of empty spaces) (Fig. 10). Walter Benjamin stated that this feeling is a peculiar characteristic of the 'urban uncanny', from which originates the modern collective pathology of the individual's alienation (Vidler, 1992). Benjamin (1962) observed that the urban uncanny was generated by the appearance of modern industrial towns during the XIX century, with their large empty spaces and the heterogeneous crowds flowing their avenues.

From this phenomenon of de-rooting of immigrants coming from the countryside to work into industry, in an urban context different from the bucolic one they were used to, it has its origin the individual's alienation as a modern collective pathology. Something similar has happened in Dubai in the last 30 years, when the city started to loose the traditional density of the Arab city to embrace a misunderstood American model, disseminating the desert land-

scape of stand-alone skyscrapers and gated communities. The urban uncanny is often expressed by phobias associated to the space's experience, such as agoraphobia (fear of large open spaces) that we find with different scales and characteristics in many large voids of the great Dubai area, where many solitary monumental buildings stand alone as surrealistic objets trouvées in the desert (Aglieri Rinella, 2016; Fig. 11).

It is evident how this heterogeneous constellation of hotels, gated communities, malls and skyscrapers is far from being perceived as a coherent urban whole. The real situation of the urban landscape doesn't match with the polished image of the city advertised by media. Dubai benefits of a fictional image promoted by the interests of the Real Estate market through a powerful marketing campaign, aimed at selling the dream of a luxury lifestyle. The fictional component of its image is amplified by the fact that a lot of its pictures widely shared on social media are manipulated, mixing existing buildings with renderings, in a collage that celebrates an illusory city that doesn't exist.

Dubai's skyline, for instance, celebrated on Instagram in many photos, shows a long and impressive sequence of skyscrapers that suggests the presence of a large high-density urban agglomeration. In reality, the skyscrapers are aligned along two parallel rows flanking Sheikh Zayed Road, former highway to Abu Dhabi now-adays splitting the city into two parts. Behind and in front of them, there is almost nothing, as the urban agglomerate is linearly developed along the main vehicle road. As a consequence, the skyline, so much emphasized on social media, is just a 'flat' silhouette, with nothing behind if not the desert. At the urban scale, it is something similar to the 'decorated shields' of Venturi in Learning from Las Vegas, where there is no real correspondence between the fake façade of a building and the spatial organization of the architectonic structure behind it (Venturi, Scott Brown and Izenour, 1972).

Phenomena of urban reappropriation | In this disorganic patchwork of clusters, the interstitial voids dividing the built areas are sometimes re-used by some of the ethnic groups resident in Dubai. The large roundabouts of the road junctions, for instance, often are the only green areas in some districts and are used as resting or gathering places by low-income workers of the building industry, mainly coming from India and Bangladesh. The Pakistani community instead, are used to transform residual flat land into cricket grounds, placing on the borders old sofas and armchairs for the public (Fig. 12).

Phenomena of 'spontaneous urban design' arise slightly everywhere in the low-income and working-class neighbourhoods of Dubai, as the Municipality doesn't show great interest in the quality of the urban environment in these areas. Old sofas and chairs are installed outdoor to compensate for the absence of public benches, creating gathering and socializing places. Particularly, this happens in districts close to the old city, like Karama or Al Satwa, where the residents are mainly Indian or Pakistani, or in the labour camps in Al Quoz. In

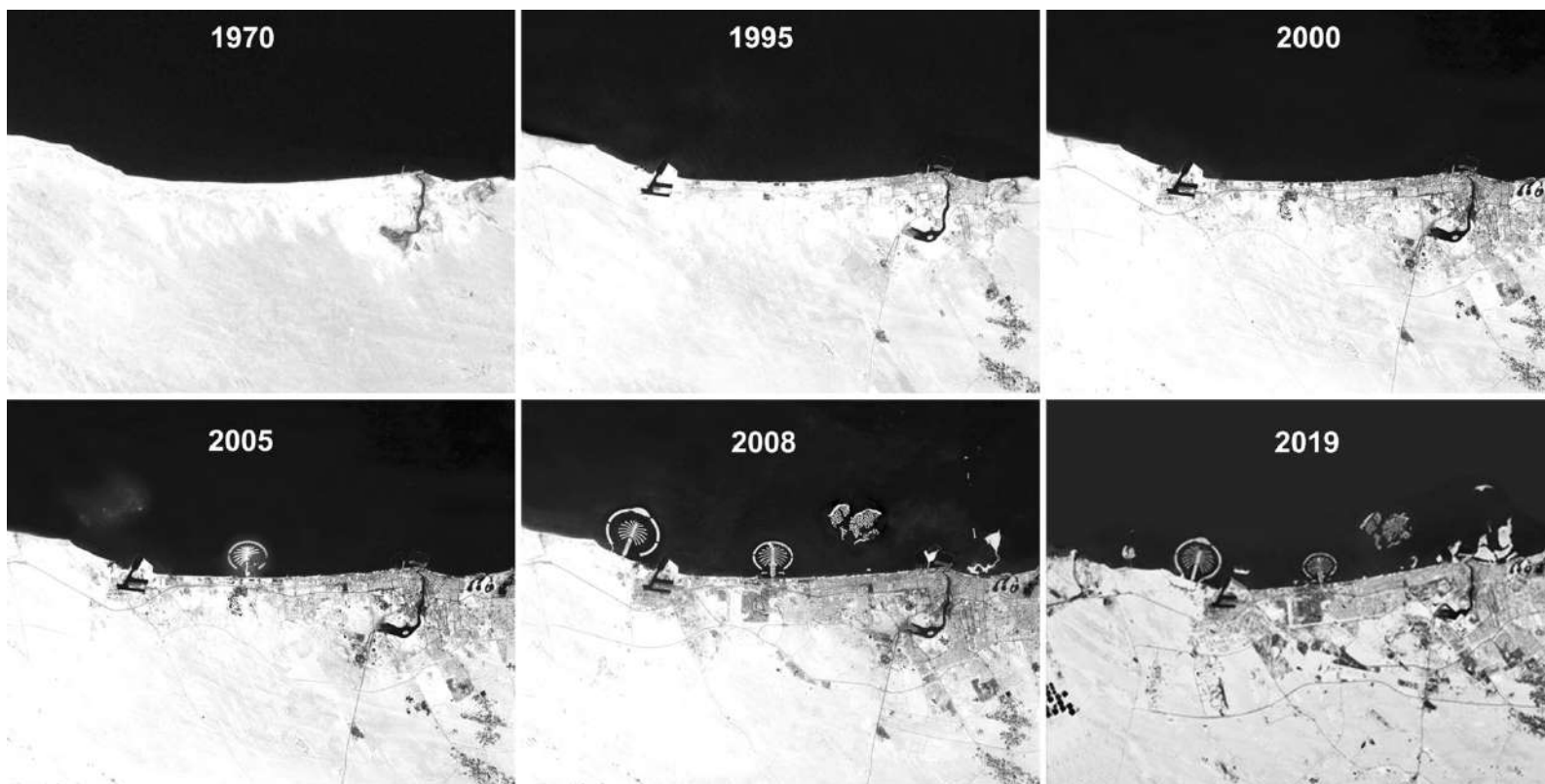


Fig. 19 | Urban growing of Dubai since 1970 to present (credit: T. Aglieri Rinella).

these areas, we can find interesting phenomena of urban reappropriation and spontaneous design of the urban environment, where the diverse resident population attempt to recreate the dwelling conditions belonging to the culture of their ethnic group. It is here that urban interstices, empty and secondary spaces and fragments of land, forgotten by the building speculation and its deregulation find life again, acquiring new forms and functions able to answer to needs coming from the bottom.

From transient city to resilient city | Yasser El-sheshtawy (2010), in his book *Dubai – Behind an Urban Spectacle*, regarding the lack of urban space, defined Dubai a ‘transient’ city. The constant city growing and the continuous mutations generated by the mutable urban dynamics lead to endless transformations of the landscape. It’s a town where the urban planning previsions, when present, are often overtaken by the events and the transformations proceed at a speed that is impossible to properly metabolize, under the pressure of overwhelming building activity. This building euphoria led some internationally renowned architects to believe that here there was room for the experimentation of architectural utopias, such as the mega-buildings proposed with scarce success by Koolhaas, self-sufficient megastructures for the desert urbanization (Fig. 13). The interests of the Real Estate market are not inclined to the risk of experimentation, but to the certitude of income, disillusioning the expectations of who believed to find here the opportunity to carry out the outcomes of his design research.

The transience of dwelling concerns thousands of expatriates coming from different parts

of the world, temporarily resident in this country because attracted by high salaries and absence of taxation. Their permanence, however, is associated with their job and is only transitory: foreigners cannot obtain the Emirati nationality, even after many years in the country. Nevertheless, most expats don’t stay a long time and live their period in Dubai as a transitory experience of a few years, before coming back to their country of origin or moving somewhere else. Furthermore, particularly for the expats of European origins, the reality is often under their expectations. The cost of life is very high, the city is chaotic and congested, the working conditions are often less convenient and different from the European standards, the lifestyle is not exactly the advertised one and the social relations superficial and transitory too.

A question currently difficult to answer is if Dubai may show to have the capability of resilience, aka of adaptability and reactivity in front of unpredictable and sudden changes of the economic and geo-political background in the incoming future. According to several observers, the Real Estate market is close to a new explosion of the speculative bubble, with consequences even more dramatic of the one of 2008. The absence of control and adequate economic planning allowed developers to build an excessive number of residential units, even in unlikely areas far away from the living city centre. The building activity seems unrestrainable, pushed by the illusory expectations of the incoming Dubai Expo 2020. Waiting for the event with apprehension, it is difficult to make previsions about future scenarios.

In case of a new crisis, how the urban environment will react, facing a radical change of the economic balances? In case of a crash of

the economy, the local authorities, so far inert, will be able to govern the change and to find the required financial resources, without the economic support of private investors? One year before the event, which is scheduled to start in November 2020, the gravity of the situation is evident: since years the property values are constantly decreasing, because of an excessive offer and probably many years will be necessary to absorb the current residential stock.

Challenges for the future: strategies and project proposals

Considering this worrying scenario, a radical change in the governance of the building policy is nowadays mandatory, as so far private subjects have held the total authority on the land of the single communities. An act of control and planning from the central authority is very urgent, to limit the uncontrolled expansion and to pursue a re-intertwining of the rarefied urban fabric, re-defining boundaries and re-designing interstices through a program of public interventions in order to re-connect the city fragments in a sufficiently unitary whole, creating public spaces and collective facilities. These themes, towards which the public opinion (especially the expat one) shows increasing interest, have been the object of investigations by architects and researchers, who tried to propose punctual solutions to single urban issues, spotted among the wide set of contradictions and existing fractures in the composite conglomerate of Dubai.

The design of urban voids and interstitial remains, forgotten by the authorities and by the speculation, were recently the subject of the international architectural design workshops *Dubai Po-Up* and *Towards Dubai 2020*, held in 2017 at Dubai Design District, which saw groups

of students of different nationalities, coordinated by an international team of architects and professors, being concerned with possible solutions to create spaces and functions fitting to a city in constant transformation (Aglieri Rinella and Garcia Rubio, 2019). The workshops took into consideration respectively the areas of Deira and Bur Dubai of the city centre, subsequently extended and compromised in their urban morphology but that, despite the presence of large unused voids in their built fabric, still maintain overall qualities of identity and unity sufficiently distinguishable (Fig. 14).

The study groups identified areas with homogeneous characteristics of density and building scale, belonging to different expansions phases, and reconnected the single urban fragments through pedestrian public spaces and common facilities. The restitching of the urban fabric has taken into consideration the needs of the vehicle circulation and public parking, properly placed underground or included in vertically-developed buildings integrated in the context (Fig. 15). A common shared principle in all projects was the attempt to promote densification of the urban agglomerate, starting from the city's central core and expanding to include the external adjoining clusters, adding them to the city as a single urban whole and marking its boundaries.

Amongst the most serious contradiction of the current urban situation in Dubai, there is also the fracture represented by the major arterial route Sheikh Zayed Road, former highway to Abu Dhabi, engulfed in the last 20 years by the overwhelming building expansion and that nowadays divides the city in two separate parts, like a long insurmountable barrier. The road extends for more than 40 km, and it cannot be crossed by pedestrians, with deleterious consequences for the quality of the urban environment and the inhabitants' life.

An ambitious solution, that would radically solve this oppressive urban contradiction has been recently proposed by Machou Architects and seems to have encountered the appreciation, at least apparent, of the government (Baldwin, 2019). Machou's project proposes to shift underground the vehicle circulation, to create an agricultural park along the surface, which will reconnect the two city portions with green areas and pedestrian paths (Fig. 16-18). The linear park will provide the implementation of 350 hectares of agricultural land: besides the incidence in the social life of residents, which will see eliminated an urban barrier so far separating them from the other part of city, the new green lung will guarantee a sustainable economic development, with plants and trees that will enhance the air quality in Dubai, that is, however, one of the most polluted cities in the world for air quality, especially in summertime (Airvisual, 2019).

Conclusions | Dubai has been for many architects a mirage of missed opportunities, an experimentation laboratory for utopian proposals that were supposed to become reality in a country where economic and building development was looking unstoppable (Fig. 19). The global crisis of 2008 has only temporarily stopped the building euphoria, which started again with more energy a few years later and that now is looking with illusory expectations to the Expo in 2020. It is difficult now to make previsions on future scenarios, but all observers agree that political and planning choices so far accomplished were not the result of a rational overall vision, but determined just by the speculative interests of the Real Estate sector.

The outcome is a city Non-City, made of a disorganic constellation of closed and independent clusters, where the common paths that in the last decades have led the design processes

in the western world did not found so far an adequate action space. The alteration of the desert landscape, operated by the building activity, produced the current urban condition, with its broken urban sequences and the negation of any social and human dimension. Local authorities, despite the grave delay, must today necessarily undertake a vast and punctual program of public interventions aimed at solving the many existing contradictions.

The most important needed cultural change, however, is the imposition of the concept of public good on the private interest. And the private has to understand how this change is the most important and inevitable, because it involves the quality of the built environment and the life of its inhabitants, besides, obviously, the property value.

References

- Aglieri Rinella, T. (2019), "Dubai, 1974. Reima and Raili Pietilä's project for the Deira Sea Corniche Competition", in *Ananke*, n. 86, pp. 119-123.
- Aglieri Rinella, T. (2016), "Learning from Dubai – Behind an urban show", in *Migration and the Built Environment in the Mediterranean and Middle East, International Symposium, Naples, November 24-25th 2016*, Ermes Servizi Editoriali Integrati srl, DIARC Università degli Studi di Napoli 'Federico II', pp. 207-215.
- Aglieri Rinella, T. and Garcia Rubio, R. (2019), *Dubai Pop-Up. Architecture in a Transient City*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna (RN).
- Aglieri Rinella, T. and Garcia Rubio, R. (2018), "John Harris and Dubai. Political insights, urban planning and architectural landmarks", in Tostões, A. and Koselj, N. (eds), *Metamorphosis – The Continuity of Change – Conference proceedings of 15th International Docomomo Conference, Ljubljana, Slovenia, 28-31 August*, Docomomo Slovenia, pp. 511-517. [Online] Available at: docomomo2018.si/index.php/15idc-conference-proceedings [Accessed 12 September 2019].
- Airvisual (2019), *World Air Quality Ranking*. [On-

- line] Available at: www.airvisual.com/world-air-quality-ranking [Accessed 3 October 2019].
- Augé, M. (1995), *Non-Places – Introduction to an Anthropology of Supermodernity*, Verso, London-New York.
- Baldwin, E. (2019), *Machou Designs World's Longest Urban Agriculture Park for Dubai*. [Online] Available at: www.archdaily.com/917443/machou-designs-worlds-longest-urban-agriculture-park-for-dubai/ [Accessed 18 November 2019].
- Benjamin, W. (1962), *Angelus novus*, Einaudi, Torino.
- DSC – Dubai Statistic Center (2019), *Population clock*. [Online] Available at: www.dsc.gov.ae/en-us/EServices/Pages/Population-Clock.aspx [Accessed 26 July 2019].
- Elscheshtawy, Y. (2010), *Dubai – Behind an Urban Spectacle*, Routledge, London-New York.
- Garcia Rubio, R. and Aglieri Rinella, T. (2017), "Impulsos urbanos. Apuntes para entender el presente y el futuro de Dubai | Urban impulses. Notes to understand the present and the future of Dubai", in *Zarch | Journal of interdisciplinary studies in Architecture and Urbanism*, vol. 8, pp. 79-89. [Online] Available at: doi.org/10.26754/ojs_zarch/zarch.201782147 [Accessed 18 July 2019].
- Kayden, J. S. (2000), *Privately Owned Public Space*

- *The New York City Experience*, John Wiley & Sons.
- Luchetti, C. (2019), "Dubai walk-in city", in *Ananke*, n. 86, pp. 124-128.
- Morris, A. E. J. (1984), *John R. Harris Architects*, Hurtwood Press, Westerham, Kent.
- Reisz, T. (2015), "Future Flyovers: Dubai in 1971", in *Architectural Design*, vol. 85, issue 1, pp. 100-105. [Online] Available at: doi.org/10.1002/ad.1859 [Accessed 18 July 2019].
- Velegrinis, S., Katodrytis, G. (2015), "Drawing on sand. Cities in the making", in *Architectural Design*, vol. 85, issue 1, pp. 72-79. [Online] Available at: doi.org/10.1002/ad.1856 Accessed 6 September 2019].
- Venturi, R., Scott Brown, D. and Izenour, S. (1972), *Learning from Las Vegas – The forgotten symbolism of architectural form*, The MIT Press, Cambridge-London.
- Vidler, A. (1992), *The Architectural Uncanny – Essays in the Modern Unhomely*, The MIT Press, Cambridge-London.