



**CONGRESO INTERNACIONAL**

**CONTESTED\_CITIES**

**EJE 3: EL NUEVO ORDEN URBANO**

**Artículo nº 3-503**

**MOVILIDADES EXCLUYENTES  
AUTOMOVILIZACIÓN Y UTOPIA CAPITALISTA EN  
DOHA, QATAR**

**MARTA CONTIJOCH TORRES**

## **MOVILIDADES EXCLUYENTES**

### **Automovilización y utopía capitalista en Doha, Qatar**

Marta Contijoch Torres

Observatorio de Antropología del Conflicto Urbano (OACU), Universidad de Barcelona

[martacontijoch@gmail.com](mailto:martacontijoch@gmail.com)

#### **ABSTRACT**

La Península Arábiga está siendo escenario de un espectacular desarrollo urbano a partir de la riqueza generada por la explotación de sus recursos energéticos. En este contexto, la capital qatarí, Doha, parece ahora erguirse como una de las principales competidoras de Dubái en el litoral árabe del Golfo Pérsico, a partir de un crecimiento sustentado en la importación masiva de mano de obra y un tejido urbano resultado de estrategias de inversión, desregulación y especulación que pretenden convertirla en centro de conexión global. Y es como parte de esta vocación de ciudad--aparador, que ha llevado el despotismo del automóvil a su propio delirio.

De este modo, y teniendo en cuenta la falta de transporte público rodado, la carretera se presenta como un espacio performativo y de interacción que hasta ahora ha permitido la copresencia anónima de individuos y grupos y el inevitable contacto entre las múltiples alteridades sociales que conforman la ciudad. El espacio de circulación puede y debe ser leído como lo más parecido a un espacio "público", un teatro portador de intercambios en una danza que articula y ordena las competencias, contestaciones y resistencias a la hora de apropiarse de lugares que se suponen de tránsito. He ahí un territorio intersticial y móvil, que se abre paso entre espacios planeados, una suerte de descampado producido, vivido y apropiado a través de encuentros tal vez no buscados, pero que nos hablan de las dinámicas que imbrican y atraviesan la vida cotidiana real -- no exenta de conflictos-- de la capital qatarí.

**PALABRAS CLAVE:** Doha, Qatar, antropología viaria, espacio público, automovilización

## 1. INTRODUCCIÓN

La Península Arábiga está siendo escenario de un espectacular desarrollo urbano a partir de la riqueza generada con la explotación de sus recursos energéticos. En ese contexto, la capital qatarí, Doha, parece ahora erguirse como una de las principales competidoras de Dubái en el litoral árabe del Golfo Pérsico, a partir de un crecimiento sustentado en la importación masiva de mano de obra y un tejido urbano resultado de estrategias de inversión, desregulación y especulación que pretenden convertirla en centro de conexión global. Como Dubái, la capital de Qatar ha asumido idéntica estrategia de explicitar lo que en otras ciudades del mundo sólo puede ser un horizonte deseado: convertir el capitalismo en gran espectáculo urbanístico. En efecto, Doha es una ciudad convertida, toda ella, en un aparador de los extremos más estridentes del ultraliberalismo y el derroche consumista, compatible con un régimen político absolutista y con las condiciones rayanas en la esclavitud a que somete a buena parte de su población, trabajadores inmigrantes, casi el 80% del total de sus habitantes<sup>1</sup>.

El objetivo de esta comunicación es el de llamar la atención sobre el papel de la automovilización como factor a la vez de exclusión y contestación en el marco del modelo urbano de la capital qatarí y de la segregación que éste impone a buena parte de su población. Sin embargo, puesto que se trata de una investigación en curso sobre la que es todavía pronto para presentar conclusiones sólidas, el propósito del presente texto será, en un primer término, contribuir al debate sobre las expresiones más enloquecidas del urbanismo neoliberal, como marco a tener en cuenta a la hora de abordar el papel que en él puede jugar, y de hecho juega, la conducción en diferentes contextos urbanos.

## 2. HACIA UN NUEVO ORDEN URBANO

Cabe hablar de Doha como una ciudad en transformación. Transformación a la vez social y espacial en una capital que es nódulo de transacciones financieras, de tránsito de migrantes y de transformación del tipo de paisaje urbano que subsigue a un crecimiento económico desmesurado. Un prefijo *-trans-* que, siguiendo a Armelle Choplin y su estudio sobre Nouakchott (2009a: 25), da cuenta de la fase liminar, de en construcción, que atraviesa una ciudad creada prácticamente *ex nihilo*<sup>2</sup>, a la vez espacio político al servicio del Estado, teatro a través del cual comunica su mensaje y su discurso, y espacio vivido y apropiado por sus habitantes -todos-, al tiempo que interfaz geopolítico. Una capital fabricada en el marco de un mercado-mundo en el que los países de la Península Arábiga luchan por hacerse un lugar más allá de la economía del petróleo, conscientes de la posición privilegiada que les otorgan estas reservas energéticas que los distinguen del resto del mundo árabe.

Tal voluntad se traduce en una jerarquización y segmentación del espacio urbano que articula el discurso con que Doha quiere (re)presentarse ante un público mundial, al tiempo que integra en este mismo alegato lo que Andrew Gardner (2013) llama “the foreign matter”,

---

<sup>1</sup> De acuerdo con el censo del año 2010 (QSA, 2010), la población clasificada en Qatar como “no-qatarí” superaba los 1,2 millones, sobre un total de algo más de 1,6 millones de habitantes. Cabe señalar, sin embargo, que de acuerdo con el informe *Qatar Monthly Statistics* (QSA, 2016) de marzo de 2016, la población total había alcanzado los 2,5 millones. Ninguna de las dos publicaciones desglosa la población por nacionalidad, por lo que la primera cifra incluye desde los expatriados de origen occidental que ocupan empleos cualificados y más valorados y mejor pagados, hasta los migrantes no cualificados con ingresos más bajos.

<sup>2</sup> Ciudad portuaria que concentraba la actividad de una población de pescadores de perlas hasta el la primera mitad del siglo XX, cuando, a partir de la *década* de 1940 y tras la Segunda Guerra Mundial, empiezan a ser efectivos los beneficios del petróleo (Bureanne y Jaidah, 2009).

esa interacción cotidiana con extranjeros regionales y globales cuya presencia en el país está en la base de su prosperidad. Esta integración interactiva en el tejido urbano cabe, a su vez, enmarcarla en el papel que Qatar busca jugar en este contexto de mundialización ultracapitalista.

El espacio urbano se impone como el mejor escenario para lo que podríamos designar como dramaturgia de Estado, lo que Georges Balandier (1994 [1980]) llamara la “teatrocracia”. Plató, en definitiva, para la conversión del Estado en show del que la ciudad es al mismo tiempo bambalinas y proscenio, en relación con el cual el poder político ejerce el papel de productor principal. En la capital qatarí se representa esa retórica que hilvana distintas unidades de paisaje urbano planificado, en una zonificación de las distintas “dohas” que conforman, a modo de cuadros escénicos, el espectáculo de la ciudad-capital global en la que quiere convertirse.

## **2.1 La West Bay como materialización de la utopía capitalista**

El caso de la West Bay (Ver Foto 1) debe ser leído como encarnación de esta utopía capitalista, paisaje urbano identificable e identificado como símbolo del progreso que materializa el sueño urbanístico neoliberal. Lugar sembrado de rascacielos sin diálogo con el entorno, en el que el lugar para la sociabilidad pública se reduce a ese espacio residual que conforman los huecos (todavía) no urbanizados, resulta un buen ejemplo de este modelo de ciudad en el que el espacio urbano no es concebido en su dimensión a la vez política y sociabilizadora, sino como decorado para la exhibición de la imagen que un Estado quiere proyectar de sí mismo.

En la West Bay se concentran oficinas y edificios oficiales, salpicados de restaurantes y clubes depositarios de un tipo de ocio que podríamos describir como “occidental”, establecimientos por supuesto privatizados, exclusivos y, por tanto, excluyentes. Son estos los únicos espacios en los que se permite el consumo de alcohol, arquetipo de una estrategia de integración zonificada de este componente foráneo indesligable del cosmopolitismo que se supone que corresponde a una capital de vocación internacional como Doha. Una maniobra orientada –apunta Gardner (2013)- no al mantenimiento de una soberanía política y económica, sino hacia la reafirmación de la soberanía cultural por medio de relegar a unos pocos espacios excepcionales aquellos elementos culturales ajenos o censurados –en este caso, la bebida, pero también sería el de los campus universitarios mixtos concentrados en la Educational City, en la que se aglutinan las sedes de distintas universidades, la mayoría anglosajonas-. Un discurso espacial que refleja la relación con esta “mundialidad” con la que convive y de la que depende, vínculo que, vemos, se encarna en el tejido urbano de la capital como un elemento más de exhibición.

## **2.2 El lugar de lo indeseable**

Esta modernidad tan entusiastamente perseguida se logra a expensas de los sectores más vulnerables de la población: los miles de trabajadores inmigrados sobre cuya explotación se sustenta la prosperidad del país; más de un tercio de la población, que es expulsada o inadmitida en esta centralidad de la ciudad-aparador.

Así, junto al exhibicionismo de la West Bay encontramos la Industrial Area (Ver Fotos 2 y 3), a las afueras de la ciudad, donde se concentran miles de estos trabajadores, confinados en *labour camps*, compartiendo espacio con almacenes de material de obra y de industria pesada y talleres mecánicos que ofertan, también, piezas de algunos de los coches desguazados que se amontonan a lado y lado de la cuadrícula de calles a medio asfaltar, escenario de un caos de coches que circulan como pueden, dejando pasar los camiones que entran y salen de los cientos de naves distribuidas en la zona, para dirigirse a alguna de la multitud de obras que se

abren por toda la ciudad. Una periferia que concentra aquellos habitantes y actividades incompatibles con la buena representación de la capital, pero que son, a su vez, parte innegable de estos flujos globales de cuyos beneficios gozan una reducida elite social (Choplin y Franck, 2010: 12).

Dentro de esta misma dinámica, es el propio centro de la capital, el área circundada por el B Ring –antigua circunvalación ya por completo absorbida por el crecimiento de la ciudad–, lo que podríamos apodar “centro histórico”, donde se encuentran barrios como el Mushreib (ver Foto 4), que concentra las viviendas más vetustas, ocupadas por trabajadores inmigrados con pocos ingresos, que queda invisibilizado como espacio indeseable, al margen de la nueva forma urbana.

Es ese espacio al mismo tiempo morfológicamente central y socialmente periférico o marginal el que debe ser reconquistado como centro por el nuevo orden urbano capitalista por medio de una “rehabilitación” que no consiste en otra cosa que en una sustitución de las viviendas degradadas, habitadas por la cara más oscura de la modernización qatarí, por nuevos enclaves más adecuados a la teatralización de la pujanza capitalista que pretende encarnar Doha. Y como primer actor en esta nueva escena empieza a erguirse el complejo *Doha Oasis*<sup>3</sup>, que albergará nuevos edificios de apartamentos, un hotel y áreas comerciales y de recreo, todo sobre los restos todavía visibles de las antiguas casas, en otro momento habitadas por aquellos actores que fueran considerados indignos de participar en la función ni siquiera en tanto que figurantes.

Hablamos, por tanto, de una fragmentación espacial que debe ser puesta en paralelo con los análogos procesos de exclusión social que está conociendo la capital qatarí. Un discurso territorial que incorpora, a su vez, la integración de esa “cuestión foránea” de la que nos habla Gardner (2013), articulada en zonas que se construyen como herramientas de segregación, exclusión y ocultamiento de una parte de sus habitantes, víctimas de una injusticia que es al mismo tiempo social y espacial.

### 3. AUTOMOVILIZACIÓN Y DERECHO A LA CIUDAD EN DOHA

Ubicados en este marco, cabe volver a esta doble dimensión de la capital que nos invita a ver el espacio urbano, en general, y el espacio que podríamos llamar “público”, en particular, como espacios determinados por un determinado proyecto al servicio de las clases política y económicamente poderosas, pero no por ello también espacios vividos y apropiados por el conjunto de sus habitantes, en una coproducción a la que también contribuyen las víctimas de esa violencia espacial descrita más arriba.

Así, en el caso de Doha, los espacios “públicos” como lugares de sociabilidad, expresión y eventualmente disidencia más bien brillan por su ausencia. Siguiendo en parte el modelo de las ciudades arabo-musulmanas tradicionales que nos plantea David (2002: 220), la noción de espacio público como espacio formalmente abierto –jardín público, avenida, plaza–, no sería operativa más allá de la aceptación de la mezquita como espacio accesible a prácticamente todos. Junto a ella, y en el caso de la capital qatarí, serían los zocos y, paradójicamente si se quiere, las vías de circulación rodada, los que cumplirían la función de devenir marcos de encuentro relativamente igualitario, a la manera de lo que las sociedades occidentales reconocen como espacios públicos.

En efecto, a esta configuración de la ciudad marcada por la escasez de lugares de confluencia abierta, a la manera de la cultura urbana europea, que en parte parece beber de una

<sup>3</sup> Para saber más sobre el proyecto y su discurso véase su página web: <http://www.redcoalmana.com/?p=53>

sistematización urbana previa a la introducción de las formas occidentales, cabe añadir el papel que la masiva automovilización ha tenido y tiene en la figuración y configuración de la capital. Como parte de su vocación de extravagante utopía capitalista, Doha ha llevado el despotismo del automóvil a su propio delirio. Si en todas las sociedades capitalistas el automóvil es el elemento clave para el reconocimiento social y cualquier otro medio de transporte está con frecuencia asociado a fracaso y pobreza<sup>4</sup>, en la capital qatarí los contactos entre extraños que constituyen la vida social urbana se dan, casi en exclusiva, en los nodos en que se cruzan las grandes vías de comunicación que unen los distintos núcleos de esta capital segmentada. Carreteras intraurbanas -como Salwa Road o Al Waab Street -de dos a cuatro carriles que transcurren entre zonas de desierto, urbanizaciones aisladas y grandes sectores en obras, constituyen un universo donde circular a pie es considerado una excentricidad imposible.

En Doha los escenarios de sociabilidad viandante están contados: el Souq Waqif, el nuevo zoco, así como el Gold Souq, más antiguo, al que solamente suelen acudir qataríes; el entorno inmediato al Museo de Arte Islámico y el paseo de Al-Corniche, o calles como las que atraviesan barrios como el Musherib, del que ya hemos hablado, uno de los pocos lugares en el que el auto se ve forzado a convivir en pie de igualdad con la presencia de peatones. Con esas excepciones, la apropiación social del tejido urbano aparece por completo supeditada al predominio aplastante de la motorización, que convierte el coche no solo en vehículo de movilidad, sino también de vida colectiva en los principales lugares de encuentro, centros comerciales como el Villagio Mall o cualquier otro de los que salpican la trama de grandes vías intraurbanas, a los que solo se puede acceder en vehículo privado.

Teniendo además en cuenta la falta de transporte público -tan sólo hay en la ciudad algunas líneas de autobuses, utilizadas por los trabajadores inmigrados con menos ingresos; y varias líneas de metro y tren ligero en construcción-, la carretera intraurbana se presenta como un espacio performativo. En ese teatro, el uso y la exhibición del vehículo privado son reconocidos como una prueba de prestigio social, al tiempo que un recurso que garantiza la exclusión de la mayoría social en favor de una minoría de poseedores. Como presupuesto de todo qatarí, el coche es, junto con la casa, una de las adquisiciones más costosas, al tiempo que una de las más significantes (Gardner, 2014). Sirve para movilizarse por el territorio, pero no menos para marcar una distancia insalvable entre clases e imponer lo que en la práctica es un mecanismo de *apartheid* sobre la gran masa de trabajadores extranjeros, sometidos a un régimen de movilidad restringida que prácticamente les enclaustra en los *labour camps* donde son confinados y mantiene a raya su acceso a determinados lugares reservados a las personas debidamente *automovilizadas*, básicamente qataríes y empleados cualificados extranjeros.

En cambio, la carretera intraurbana y sus nodos comerciales surgen como espacios de interacción en que se despliega lo poco que en Doha merece ser llamado sociabilidad pública, una sociabilidad pública a la que, en el resto de territorios, una mayoría de la sociedad real no es invitada a participar. La carretera deviene en Doha un ejemplo de lo que Isaac Joseph (1994) llamara *lugar-movimiento*, un espacio de interacción transeúnte que permite la copresencia anónima de distintos individuos y grupos y hace inevitable el contacto con las múltiples alteridades que viven juntas, casi siempre sin encontrarse, en la ciudad. Un territorio portador de intercambios, en una danza que articula y ordena las competencias por la apropiación de lugares se suponen de paso. Lugar de enfrentamiento en el que, a su vez, diferencias y exclusiones se ven renovadas y reafirmadas en una coincidencia física que

---

<sup>4</sup> Para una aproximación a las transformaciones del transporte impuestas por el vehículo privado de motor a lo largo del siglo XX véanse los textos de Estevan, García Calvo y Ward (1996) y Buxó (2007).

difícilmente conozca una intensidad semejante en otros momentos y lugares de Doha y que permite, sobre todo a los más vulnerables, negociar los términos de su presencia en una ciudad que también saben hacer de algún modo suya.

Lo que Lefebvre llamaba el *derecho a la ciudad* (Lefebvre, 2009 [1968]) pasa, en Doha, por ese derecho a la movilidad autónoma que es negado a muchos de sus habitantes y que es, en la práctica, una de las pocas opciones a la igualdad que se les concede, aunque sea al volante. Bastante elocuente al respecto resultaba la circular emitida por el Departamento de Tráfico que instaba a todas las autoescuelas a no expedir licencias de conducción a los “workers” – léase trabajadores no cualificados y de bajos ingresos- contratados por algún ministerio, organizaciones gubernamentales y semi-gubernamentales, así como por compañías privadas, dejando de lado aquellos contratados como servicio doméstico, para los que esa prohibición dificultaría el ejercicio de su trabajo<sup>5</sup>. Con el pretexto de descongestionar de tráfico las calles de la ciudad, se amenazaba con restringir el limitado acceso de los grupos sociales más frágiles al único resquicio de autonomía que les ofrece la ciudad.

#### 4. CONCLUSIÓN

El modelo urbano que configura la ciudad de Doha encarna la expresión de la segregación y la exclusión sobre la que se sustenta una prosperidad que, aparentemente, parece haber logrado desactivar toda forma de protesta. Partiendo de aquí, el proyecto que he querido presentar en este texto pretende vindicar la aproximación a las vías de comunicación intraurbana como parte fundamental de la vida colectiva de una ciudad como la capital de Qatar, en la que el coche se impone como única alternativa de transporte.

Tal y como reclama María Jesús Buxó (2007: 89), cuando hablamos de espacio urbano no podemos olvidar los lugares de movilidad, y tomar sólo en cuenta las plazas públicas. La carretera y los espacios de circulación rodada pueden, y deben, ser leídos como espacio “público” –en el sentido de accesible y compartido-, como un lugar donde los roces, las confluencias y las contestaciones parecen, hasta cierto punto, inevitables. Un “sistema de acciones interactuante” (*ibid.*: 77) en el que no cabe separar al agente y al objeto social del espacio público.

En una ciudad como Doha, cuya configuración se orienta a conseguir que la gente pueda moverse en sus vehículos de forma individual, sometiendo la morfología urbana a los especiales requerimientos de los desplazamientos motorizados, las autopistas, carreteras y grandes arterias deben advertirse como territorios intersticiales, que se abren entre otras unidades de espacios planeados, como una suerte de descampados, producidos, vividos y apropiados a través de toda una madeja de coincidencias de individuos y grupos, tal vez no buscadas, pero que nos hablan de las dinámicas que imbrican y atraviesan la vida cotidiana –como la de toda ciudad, no exenta de conflictos- de la capital qatari.

#### BILIOGRAFÍA

Balandier, G (1994 [1980]). *El poder en escenas*. Barcelona: Paidós.

Buxó, M. J. (2007) “La ciudad de los coches”. Calatrava, J. y González, A. (eds.) *La ciudad: paraíso y conflicto*. Madrid: Abada Editores, pp. 75-90.

Bureanne, M y Jaidah, I. M. (2009). *The History of Qatari Architecture. 1800-1950*. Milán: Skira.

Choplin, A. (2009a). *Nouakchott. Au carrefour de la Mauritanie et du monde*. París : Éditions Khartala et Prodig.

---

<sup>5</sup> “Curbs on new driving licenses”. *Gulf Times* (3 Julio 2013): <http://www.gulf-times.com/story/358257/Curbs-on-new-driving-licenses>

- Choplin, A. (2009b). "Espaces de rencontres ou territoires de conflits: quels lieux de sociabilité a Nouakchott et Khartoum?". Fouchard, L.; Georg, O; Gomez-Perez, M (ed.). *Lieux de sociabilité urbaine en Afrique*. Paris: Harmattan, pp. 549-570.
- Choplin, A. y Franck, A. (2010). "A glimpse of Dubai in Khartoum and Nouakchott, Prestige Urban Projects on the Margins of the Arab World". *Built Environment*, Vol. 36 (2), pp. 64-77.
- David, J-C. (2002). "Espace public au Moyen-Orient et dans le monde arabe, entre urbanisme et pratiques citadines". *Géocarrefour*. Vol. 77 (3), pp. 219-224.
- Estevan, A.; García Calvo, A. y Ward, C. (1996). *Contra el automóvil. Sobre la libertad de circular*. Barcelona: Virus Editorial.
- Gardner, A. y Zakzouk, M. (2014). "Car Culture in Contemporary Qatar". Lee Bowen, D.; Early, E. A. y Schulthies, B (ed.). *Everyday Life in the Muslim Middle East*, 3ª edición. Bloomington: Indiana University Press, pp. 133- 142.
- Gardner, A. (2013). "The Transforming Landscape of Doha: An Essay on Urbanism and Urbanization in Qatar". *Jadaliyya*, 9 Noviembre : <http://www.jadaliyya.com/pages/index/15022/the-transforming-landscape-of-doha-an-essay-on-urb> [14/2/2016]
- Joseph, I. (1994). "Les lieux-mouvements de la ville". *Programme pluri-annuel de recherches concertées. Plan Urbain*, Paris: RATP-SNCF, texto mecanografiado
- Lefebvre, H. (2009 [1968]). *Le droit à la ville*. Paris: Ed. Economica Qatar Statistics Authority (QSA). (2010). *Census 2010*
- Qatar Statistics Authority (QSA). (2016). *Qatar Monthly Statistics. March 2016*

## TABLAS, FIGURAS, FOTOS

**Foto 1:** West Bay



**Fuente:** Marta Contijoch (Febrero 2015)

**Foto 2:** Industrial Area





**Fuente:** Kovessy, P: “Lacking space, Qatar to allow residents to live in garajes”. *Doha News* (18 abril 2016)

**Foto 3:** Industrial Area



**Fuente:** Kovessy, P: “Lacking space, Qatar to allow residents to live in garajes”. *Doha News* (18 abril 2016)

**Foto 4:** Mushreib



Fuente: Marta Contijoch (Marzo 2016)