

# زندگی شهری در دبی

دکتر حبیب اله فسیحی  
مدرس مراکز تربیت معلم



## مقدمه

ساختار شهرها در کشور «امارات عربی متحده» و الگوهای متمایز زندگی شهری در آن‌ها که نمونه‌های آشکارتر آن در بندر دبی<sup>۱</sup> متجلی است، با بهره‌گیری از تجربیات، مطالعات و مشاهدات، ارائه شده است.

### امارات عربی متحده و شیخ‌نشین‌های آن

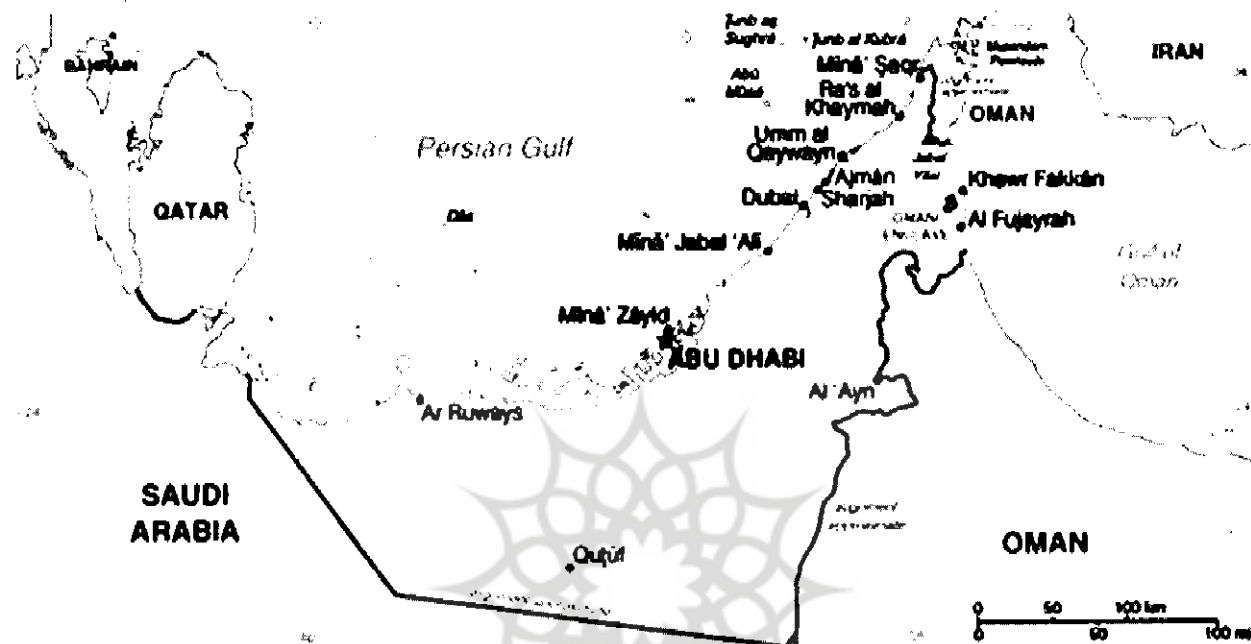
کشور امارات عربی متحده فدراسیونی متشکل از هشت امارات ابوظبی<sup>۲</sup>، دبی، شارجه<sup>۳</sup>، عجمان<sup>۴</sup>، ام‌القوین<sup>۵</sup>، رأس‌الخیمه<sup>۶</sup> و فجیره<sup>۷</sup> است که با مساحتی در حدود ۸۳۷۶۰۰ کیلومتر مربع و جمعیتی حدود ۴/۱۰۶/۰۰۰ نفر در کرانه‌ی جنوبی خلیج فارس قرار گرفته است [file...]. همه‌ی این امارات با دریا مجاور هستند و شهر مرکزی هر کدام از آن‌ها در کنار دریا قرار دارد. کرانه‌های این کشور در مجاورت خلیج فارس که بیش از ۶۴۰ کیلومتر طول دارد، دنداندار و ماسه‌ای است و وجود خورها و شبه‌جزایر فراوان مرجانی و ماسه‌ای و آب کم ژرفا، از مشخصات آن به‌شمار می‌رود. فقدان منابع آب شیرین و خاک‌های کشاورزی و وجود پهنه‌های وسیعی از بیابان‌های ماسه‌ای

زندگی شهری در کرانه‌ی جنوبی خلیج فارس، نه تنها در جهت تکامل شیوه‌های دیرین زندگی مردمان این سرزمین‌ها استمرار پیدا نکرده، بلکه با جهشی ناگهانی به گونه‌ای کاملاً متفاوت از گذشته سازمان یافته و شکل گرفته است. تحولات اقتصادی و سیاسی دهه‌های اخیر، شیوه‌ی غالب زندگی گذشته را که کوچ‌نشینی با سازمان قبیله‌ای و دیرآشنایی با دنیای خارج بوده، ناگهان به نوعی از شهرنشینی شبه‌مدرن سوق داده است. این تحولات، زندگی قبیله‌ای قرن‌های هجدهم و نوزدهم و نیمه‌ی نخست قرن بیستم را که محیطی آکنده از دشمنی‌ها، جنگ‌ها و توطئه‌ها فراهم آورده بود، به موجودیت‌های سیاسی نیمه مستقل تبدیل کرد. نقش‌آفرینی قدرت‌های خارجی نیز مزید بر علت شد تا قبایل گذشته موجودیت‌های سیاسی کنونی را تشکیل دهند [مجتهدزاده، ۱۳۷۹: ۳۰۸] و متعاقب آن، الگوهای ویژه‌ای از شهر و زندگی شهری را عرضه دارند.

در این مقاله، شمه‌ای از ویژگی‌ها و خصیصه‌های متمایز چهره و

خشک، موجهی برای زندگی در مناطق داخلی این سرزمین باقی نگذاشته است. بنابراین مراکز تجمع جمعیت همه به صورت مراکز بندری ظاهر شده‌اند و با اقتصادی مبتنی بر استخراج نفت، فعالیت‌های بندری و بازرگانی، گردشگری و صید از دریا به حیات خود ادامه می‌دهند. به این ترتیب یکی از مشخصات امارات یاد شده، تک‌شهری بودن آن‌هاست. صید و تجارت مروارید که دیر زمانی در این سرزمین‌ها رونق داشته، امروزه با فعالیت‌های جدید به حالت رکود درآمده است.

در نظر گرفتن همه‌ی این ادعاها، نقشه‌ی سیاسی این سرزمین را به گونه‌ی شگفت‌انگیزی پیچیده و درهم ساخته است. هفت امیرنشین به بیش از بیست قطعه‌ی جدا از هم و متداخل و منطقه‌های وابسته و دست کم سه منطقه‌ی بی‌طرف تقسیم شده‌اند [همان: ۲۳۷]. آخرین مرحله از دگرگونی نمای سیاسی این سرزمین در سال ۱۹۷۱ صورت گرفت. به دنبال خروج انگلستان از خلیج فارس، هفت شیخ‌نشین فدراسیونی را به وجود آوردند که امارات عربی متحده نام گرفت.



تصویر ۱. موقعیت کشور امارات عربی متحده

از دید تاریخی، این سرزمین طی قرن‌ها تابع ایران یا عمان بوده است. در دوران هخامنشیان، پارتیان، ساسانیان جزو ایران محسوب می‌شده و در دوران دیلمیان، سلجوقیان، غزنویان، صفویان و افشاریان، میان ایران و حکام عربستان خاوری تقسیم شده بوده است [مجتهدزاده، ۱۳۷۹: ۳۳۹]. نادرشاه افشار، دو تن از عرب‌های بوشهر را، به عنوان والی کرانه‌های خلیج فارس منصوب کرد و به این طریق کنترل خود را بر این ناحیه اعمال نمود. با مرگ نادرشاه، سایه‌ی تهدید وهابیان عربستان در اوایل قرن ۱۹ بر این سرزمین گسترده شد و به حمله‌ی انگلستان در سال ۱۸۱۹ م و به موجب قرارداد صلح متعاقب آن در سال ۱۸۲۰، این سرزمین از حالت جولانگاه نامشخص قبیله‌های جداگانه خارج شد و به طور رسمی به حکومت‌های وابسته به بریتانیا تحت عنوان امارات متصلحه (صلح‌کننده) تبدیل گردید.

### دبی، پایتخت اقتصادی امارات

قدیمی‌ترین آثار مکتوب (۱۰۹۵ م) دبی را به عنوان مرکز صنعت مرجان معرفی کرده‌اند و برخی اسناد حکایت از آن دارند که این شهر در سال ۱۷۹۹ به وجود آمده است [Al-Bakri, 1380]. این شیخ‌نشین تا سال ۱۸۳۳ وابسته به ابوظبی بود و تیره‌ی آل بو فلاسه از قبیله‌ی بنی‌یاس در آن استقرار داشتند. در این سال، آل مکتوم، از نیای بنی‌یاس، ابوظبی را ترک کرد و دبی را بی‌هیچ مقاومتی از ابوفلاسه تحویل گرفت. این تیره با ریاست شیخ مکتوم بن بوئی نفوذ خود را در اطراف خور دبی گسترش داد و موجب کشمکش با قبایل اطراف شد. دبی از سال ۱۸۸۶ تا ۱۸۹۴ به صحنه‌ی زد و خورد‌های داخلی شیوخ آل مکتوم تبدیل شد. در سال ۱۹۸۲ شیخ راشد بن آل مکتوم قراردادی با انگلستان امضا کرد و دبی را تحت حمایت بریتانیا قرارداد. کشمکش قدرت میان خاندان مکتوم تا زمان تشکیل فدراسیون امارات در سال ۱۹۷۱ ادامه داشت.

تا دهه‌ی ۱۹۵۰، مرزی میان این شیخ‌نشین‌ها وجود نداشت و قلمروهای شیوخ به گونه‌ای مبهم در تداخل بودند. با کشف ذخایر نفتی و دادن امتیاز استخراج به شرکت‌های نفتی از سوی حاکمان، به مشخص کردن قلمرو هر یک از آنان، از راه تعیین مرز که کاری بس دشوار و پیچیده بود، ضرورت بخشید؛ چرا که حدود سرزمین‌های مورد ادعای هر حکومت با حدود وابستگی‌های قبیله‌ای بومیان هماهنگی نداشت.

در اواسط قرن ۱۹، دو فاجعه در این امارت به وقوع پیوست: اولی بیماری آبله در سال ۱۸۴۱ و دیگری آتش‌سوزی سال ۱۸۹۴ بود که بیشتر خانه‌ها را سوزاند. اما در هر صورت موقعیت ممتاز جغرافیایی و سیاست‌های شیخ مکتوم، سبب جلب بازرگانان از سرزمین‌های



تصویر ۲. اجرای طرح های تثبیت ماسه های روان با آبیاری قطره ای در امتداد جاده ها

گیاه سنبل<sup>۱۲</sup> در سیخه در شرق دبی دیده می شود و درختان افاقیا<sup>۱۳</sup>، قاف<sup>۱۴</sup> و انگور روباه بیابان<sup>۱۵</sup> در دیگر جاهای آن رشد می کنند. گونه های خاصی از نخل و نیم<sup>۱۶</sup>، گونه های وارد شده ای هستند که نظیر اکالیپتوس در پارک های طبیعی دبی وجود دارند. این بندر در مسیر مهاجرتی بین اروپا و آفریقا، بیش از ۳۲۰ نوع پرنده ی مهاجر را در پاییز و زمستان در خود می پذیرد. آب های مجاور دبی زیستگاه بیش از سه هزار نوع ماهی به ویژه هامور هستند [File...]. دبی دارای آب و هوای گرم بارطوبت نسبی بالا (متوسط ۶۰ درصد) و بارش کم (متوسط ۱۰۰ میلی متر) است و در بیش از چهار ماه از سال، حداکثر دمای آن از ۴۰ درجه ی سانتی گراد فراتر می رود.

بر اساس آمارهای مرکز آمار دبی، در سال ۲۰۰۶، جمعیت این امارات ۱٫۴۲۲٫۰۰۰ (۱٫۰۷۳٫۰۰۰ مرد و ۳۴۹٫۰۰۰ زن) بوده است. یک چهارم این جمعیت را افراد ایرانی تبار یا مهاجرین ایرانی مقیم دبی تشکیل می دهند. ۵۱ درصد از اتباع هند، ۱۹ درصد فیلیپینی و چینی ۱۶ درصد پاکستانی و ۹ درصد بنگالی هستند و غریبی ها تنها ۳ درصد جمعیت را تشکیل می دهند [Statistical center, 2006]. رشد جمعیت این امارات بسیار بالاست. جمعیت دبی از ۱۲۰۰ نفر در سال ۱۸۲۲، به ۱۰ هزار نفر در اوایل قرن بیستم و ۲۰ هزار نفر در اواسط این قرن رسید و از آن پس رشد بسیار سرسام آوری را به شرح جدول ۱ تجربه کرده است [Historic population...].

جدول ۱. رشد جمعیت در دبی از ۱۹۵۴ تا ۲۰۰۶

سال	جمعیت (هزار نفر)
۱۹۵۴	۲۰
۱۹۶۸	۵۹
۱۹۷۵	۱۸۳
۱۹۸۵	۳۷۰
۱۹۹۵	۶۷۴
۲۰۰۶	۱۲۰۴

اطراف، به ویژه از بندر لنگه و شارجه به دبی شد. نزدیکی به هند نیز موجبات مهاجرت بسیاری از تجار هندی به این شیخ نشینی را فراهم آورد. لیکن بحران جنگ جهانی اول و رکود بزرگ اواخر دهه ی ۱۹۲۰ موجب افول آن شد.

اکتشاف و استخراج نفت، کارگران مهاجر و شرکت های نفتی را به این سرزمین سرازیر کرد. اغلب کارگران مهاجر را اتباع هندی و پاکستانی تشکیل می دادند. به دلیل این مهاجرت ها، جمعیت دبی طی سال های ۱۹۶۸ تا ۱۹۷۵ به سه برابر افزایش پیدا کرد [Davidson, ...]. دبی با بهره مندی از درآمد نفت و تجارت، به رشد خود ادامه داد و با جنگ های داخلی لبنان، مهاجرتی از این کشور را نیز پذیرفت. از سال ۱۹۷۹، با تشکیل مناطق آزاد اقتصادی، شرکت های خارجی زیادی در دبی مشغول فعالیت شدند. در جریان جنگ عراق با ایران و با کویت نیز شرکت های خارجی بسیاری تجارت خود را به دبی انتقال دادند. افزایش قیمت نفت پس از تهاجم عراق به کویت هم دبی را به سمت ایجاد مناطق آزاد بیشتری سوق داد و به دنبال آن، اهتمام زیادی در جلب گردشگران صورت گرفت. همراهی همه ی این عوامل، امروزه دبی را به کانون بزرگ معاملات تجاری تبدیل ساخته و به صورت یک شهر مهم و مدرن در منطقه در آورده است که به هیچ وجه با گذشته قابل قیاس نیست.

امارات دبی با مساحتی در حدود ۶۷٫۳۴۰ کیلومتر مربع در ساحل شمال شرقی کشور امارات عربی متحده واقع شده است و حدود ۱۶ متر از سطح آب های آزاد ارتفاع دارد. بندر دبی در فاصله ی ۲۵ درجه و ۲۷ دقیقه ی شمال خط استوا و ۵۶ درجه و ۳۱ دقیقه ی شرق نصف النهار مبدأ قرار گرفته است. دبی در بیابان عربستان قرار دارد و چشم انداز جغرافیایی اطراف این شهر مشتمل بر تپه های ماسه ای است. ساحل شرقی دبی را گنبد های نمکی در بر گرفته اند و در جنوب آن بیابان های شنی غالب هستند. تپه های ماسه ای شرق دبی به «سیخه»<sup>۱۷</sup> موسوم اند و در جنوب شرق به تلماسه های نواری منتهی می شوند. در نواحی دورتر شرقی، تپه های ماسه ای بزرگ تر هستند و به دلیل وجود اکسید آهن گاه به رنگ قرمز می گریند. بیابان ماسه ای در طول مرزهای «حتا»<sup>۱۸</sup> و عمان به کوه های هاجر غربی ختم می شود. این کوه ها که در برخی مناطق ارتفاع آن ها به بیش از ۱۳۰۰ متر می رسد، بریده بریده هستند و به دلیل هوازدگی سنگ های خرد شده ی زیادی دارند.

دبی دست کم ۱۲۰ کیلومتر از کمربند زلزله خیز زاگرس دور است. بنابراین، از جاهای در معرض خطر زلزله به شمار نمی رود. هم چنین کارشناسان بر این باورند که هیچ گونه سونامی دبی را تهدید نمی کند؛ زیرا آب های خلیج فارس برای ایجاد سونامی های خطرناک عمق کافی ندارند.

طرح های تثبیت ماسه های روان با ایجاد کمربندهای کاشت گیاه و درختان نخل که با سیستم آبیاری قطره ای مشروب می شوند، در همه ی اطراف شهر، و به ویژه در طول جاده ها به مورد اجرا گذاشته شده اند.

از آنجا که دبی بعد از رواج وسایل نقلیه موتوری به وجود آمده، شالوده و ساختار و بافت شهری آن بر اساس خیابان‌کشی‌های شطرنجی برای تردد اتومبیل شکل گرفته است. در بخش‌های قدیمی‌تر، خیابان‌ها کم عرض و باریک، اما شبکه‌ی معابر متراکم است. برعکس در بافت‌های جدید، خیابان‌ها عریض‌تر و به فاصله‌ی بیشتری از یکدیگر کشیده شده‌اند. مساجد که در جای‌جای شهر دیده می‌شوند و تعدادی از آن‌ها با معماری باشکوه بنا شده‌اند، با هزینه‌ی دولت اداره می‌شوند. این مساجد تنها نشان فرهنگ دینی بر چهره‌ی شهر هستند. در عین آزادی مذهبی، رعایت شئون مذهب اسلام الزامی است و از این رو مشروب‌فروشی‌ها در انتظار عمومی اجازه‌ی فعالیت ندارند.

جدایی طبقاتی در شهر به شکل بارزی مشهود است. از وپایان و بومیان متمول در بخش‌های ویژه‌ای از جمیرا در منازل ویلایی مجلل و مشرف به ساحل زندگی می‌کنند. ولی چهره‌ی عمومی سکونت‌گاه‌ها را خانه‌های آپارتمانی تشکیل می‌دهند. آپارتمان‌های قدیمی‌تر بخش‌های مرکزی دو هسته‌ی شهری، امروزه محل اسکان کارگران مهاجر و پاره‌ای خانوارهای فقیر هستند و رنگ و رو رفته و فقیر می‌نمایند. بخش مسکن در این شهر در سال‌های اخیر از تورم بسیار بالایی برخوردار بوده و رشد سرسام‌آور اجاره و قیمت ساختمان، مسکن را به معضلی جدی تبدیل کرده است.

در دبی اختلاطی از سبک‌های معماری در ساخت بناها مشاهده می‌شود و در ساخت و سازهای جدید، به زیبایی بنا توجه خاصی دارند. طرح‌های بلندپروازانه‌ی ساختمانی، از جمله احداث برج عظیم دبی به ارتفاع ۵۴۰ متر و احداث هتل برج العرب در کنار معماری سنتی در

جمیرا ویلیج، از نمونه‌های قابل ذکر در این زمینه هستند. رشد شهر، برنامه‌ریزی شده و فضاهای مورد نیاز، در محل‌های مناسب پیش‌بینی شده‌اند. به‌جز موضوع پارکینگ که در برخی بناهای گذشته به آن توجه نشده و مشکلی جدی برای خانواده‌ها به وجود آورده است، سایر فضاها به اندازه‌ی مورد نیاز وجود دارند. پوشش سبز و پارک به میزان مناسب ایجاد شده است و از آبیاری قطره‌ای برای آبیاری آن‌ها استفاده می‌شود. استفاده از اغلب فضاها، از جمله پارک‌ها، مستلزم پرداخت هزینه‌ی بالایی است که امکان استفاده را از طبقات پایین سلب می‌کند.

خور دبی با جهت شمال شرقی جنوب غربی از میان شهر دبی عبور کرده است. بخش شرقی خور، هسته‌ی شهری «دیره»<sup>۱۷</sup> را تشکیل می‌دهد که در شرق به شارجه و در جنوب به «العویبر»<sup>۱۸</sup> محدود می‌شود. فرودگاه بین‌المللی دبی در دیره واقع شده است و «پالم دیره»<sup>۱۹</sup>، شمال دیره در مجاورت خلیج فارس را در بر می‌گیرد. هسته‌ی غربی مشتمل بر «بردبی»<sup>۲۰</sup> است و توسط ابوظبی محصور می‌شود. اغلب املاک و مستغلات دبی که در سال‌های اخیر در معرض رشد شگفت برده‌اند، در این بخش و در امتداد «بزرگ‌راه شیخ زاید» قرار گرفته‌اند. «پرت رشید»<sup>۲۱</sup>، «جبل علی»<sup>۲۲</sup>، «برج العرب»<sup>۲۳</sup>، «پالم جمیرا»<sup>۲۴</sup>، و منطقه‌ی آزاد «بیزینس بی»<sup>۲۵</sup> در این قسمت قرار دارند. بزرگ‌راه شیخ زاید و بزرگ‌راه امارات دو شاه‌رگ ارتباطی دبی هستند که از دبی به سمت ابوظبی امتداد دارند. دو هسته‌ی دیره و بردبی به وسیله چهار گذرگاه: پل مکتوم<sup>۲۶</sup>، پل قهوه<sup>۲۷</sup>، پل جدید شناور العائم و تونل شندغه<sup>۲۸</sup> به هم مربوط می‌شوند. از اواسط سال ۲۰۰۷، به موجب طرحی به منظور کاهش ترافیک در محورهای معین، از

خودروهایی که از برخی مسیرها عبور می‌کنند، برای هر نوبت عبور ۴ درهم عوارض اخذ می‌شود. به این ترتیب که راننده با پرداخت مبلغی اقدام به خرید و نصب یک برچسب الکترونیکی روی شیشه‌ی خودرو می‌کند. دستگاه‌های الکترونیکی نصب شده در مسیرها با عبور خودرو، برچسب را قرائت و عوارض تعیین شده را کسر می‌کنند.

زبان رسمی در امارات عربی است، اما اغلب اهالی می‌توانند به انگلیسی نیز تکلم کنند. دین رسمی آن اسلام و پیروان مذهب تسنن در اکثریت هستند. ۹۵ درصد مساجد توسط دولت ساخته شده‌اند و اداره می‌شوند. امامان مساجد نیز توسط حکومت انتخاب و استخدام می‌شوند. در همه‌ی مساجد، در پنج وقت شبانه‌روز نماز جماعت برپا و صدای اذان از بلندگوی مساجد پخش می‌شود. صبح‌های جمعه با برگزاری نماز جمعه در مساجد بزرگ، شهر چهره‌ی کاملاً تعطیل به



تصویر ۳. بهره‌گیری از شیوه‌های معماری سنتی (جمیرا ویلیج) در کنار الگوهای مدرن (برج العرب).

خود می‌گیرد. خطبه‌های نماز از سوی حکومت به امامان جمعه ابلاغ می‌شود و در همه جا یکسان است.

مهم‌ترین مرکز مذهبی شیعیان دبی، مسجد امام حسین (ع) است که تحت نظر ولی فقیه در ایران اداره می‌شود و نماینده‌ی ایشان برنامه‌های مسجد و برپایی نماز جماعت و جمعه را هماهنگ می‌کند. در این محل، به مناسبت‌های مذهبی شیعیان، مراسم و آداب مذهبی برگزار می‌شود. این مسجد که محل تجمع و ملاقات دوست‌داران اهل بیت (ع) است، در جوار بیمارستان ایرانی و کنسولگری جمهوری اسلامی و بخشی از خانه‌های سازمانی دولت ایران ایجاد شده و فضایی آشنا برای ایرانیان مقیم، مهاجرین ایرانی و نیز شیعیان ملیت‌های دیگر است و فعالیت‌های فرهنگی متعددی در آن صورت می‌پذیرد. لاری‌ها و گراشی‌های مقیم امارات نیز از قدیم در دبی حسینیه‌هایی داشته و فعالیت می‌کرده‌اند. شیعیان سایر کشورها مثل پاکستان، بحرین، و لبنان نیز برای خود مساجد و حسینیه‌های جداگانه‌ای دارند. علاوه بر مساجد متعدد متعلق به اهل تسنن که در جای‌جای شهر دیده می‌شوند و بعضی با معماری با شکوه ساخته شده‌اند و خودنمایی می‌کنند، مساجدی از شیعیان نیز در فضای شهر وجود ندارند. فعالیت مذهبی غیرمسلمانان هم آزاد است و کلیساها و کنیسه‌هایی نیز در شهر فعالیت می‌کنند.

صادرات مجدد کالا بوده‌اند. از این رو مهم‌ترین مراکز مالی و پولی دبی در این دو ناحیه‌ی بندری استقرار یافته است. خیابانی که به خیابان بانک شهرت دارد، محل استقرار شعبات بزرگی از بانک‌های دولتی و خصوصی داخلی و خارجی است و عمده‌ی فضای کنار خیابان به این بانک‌ها اختصاص دارد. بانک‌های ملی و صادرات ایران نیز شعبات متعددی در دبی دارند (سه شعبه بانک ملی و پنج شعبه بانک صادرات) و شعباتی از هر کدام در این خیابان واقع شده‌اند. وسعت معاملات مالی و گردشگری در دبی، موجب استقرار مؤسسات بزرگ صرافی در این شهر شده است. در جای‌جای خیابان‌های دبی، مراکز متعددی از این صرافی‌ها جلب توجه می‌کنند.

مراکز تجاری دبی دو گونه‌اند: بخش تجارتنی قدیم، و فروشگاه‌های زنجیره‌ای مصرفی بزرگ در بافت‌های جدید شهر. بخش تجارت سنتی شهر مشتمل بر دو قلب تجاری دیره و در دبی است که به صورت مراکز عمده‌فروشی و پاره‌ای خرده‌فروشی در جوار اسکله‌های قدیم مجاور خود شکل گرفته‌اند و تنها بخش ناچیزی از آن‌ها حالت بازارهای مسقف دارد. «مینابازار» مرکز تجارت هسته‌بردی و بازارهای مرشد و نایف مراکز تجارت سنتی در هسته‌ی دیره هستند. شرکت‌های بزرگ تجاری در دو سوی گذرگاه‌ها و خیابان‌های باریک و پرتدد و شلوغ این مراکز، محل واردات و صادرات کالا از اقصا نقاط جهان به



تصویر ۴. مجموعه‌ی مسجد امام حسین (ع). کلینیک بیمارستان ایرانیان و منازل سازمانی ایران.

بازارهای کشورهای پیرامون و به ویژه ایران هستند. هر کدام از این مراکز عمده‌فروشی انبارهای بزرگ کالا در پیرامون شهر دارند. در میان این مراکز عمده‌فروشی، مغازه‌های خرده‌فروشی نیز هستند که محل عرضه‌ی کالاهای مورد نیاز مسافران و گردشگران به شمار می‌روند. جدایی‌گزینی عملکردی محدودی در مکان‌یابی مراکز تجاری مشهود است. مراکز عرضه‌ی لباس و پارچه در بخش‌های مشخصی از مینابازار و بازار مرشد قرار دارند. طلا و جواهر فروشان در بخش معین

تولید ناخالص داخلی دبی در سال ۲۰۰۶، ۴۶ میلیارد دلار بود که درآمد حاصل از نفت و گاز تنها ۳ درصد از آن را تشکیل می‌داد. گفته می‌شود که دبی روزانه ۲۴۰ هزار بشکه نفت تولید می‌کند تنها ۲ درصد از درآمد گاز کشور عاید این امارات می‌شود. ذخایر نفتی دبی به شدت کاهش پیدا کرده است و پیش‌بینی می‌شود که تا ۲۰ سال آینده به پایان برسد [UAE oil...]. دو هسته‌ی شهری دبی، از قدیم بنادر بزرگی برای واردات و

دیگری تحت عنوان سوق الذهب مستقر هستند. صنف رایانه و الکترونیک در قسمت پایانی خیابان خالد و پاساژهای «کامپیوتر پلازا»، «وای فای کامپیوتر» و قسمتی از پاساژ الخلیج تمرکز دارند. بازار ماهی فروشان در جوار خور به سبک امروزی ساخته شده است. تمام فعالیت های آلاینده به خارج از شهر (منطقه ی العویر) منتقل یافته اند. تعمیرگاه ها و نمایشگاه های خودرو و نیز در این قسمت قرار دارند. بازار مرکزی میوه و تره بر نیز در منطقه ی العویر ساخته شده است و انبارها و سردخانه های بزرگی دارد. در این بازار، هر گروه از میوه ها و تره بارها در محوطه ی مستقل بزرگ و ویژه ای عرضه می شود. بدین ترتیب از تراکم و ازدحام در یک بخش جلوگیری شده است.

مراکز تجاری جدید به صورت فروشگاه های مجلل بزرگ و عمدتاً زنجیره ای ساخته شده اند و امروزه بیشتر خریدهای روزمره ی خانواده ها، مسافران و گردشگران در این نوع فروشگاه ها انجام می گیرد. مرکز بزرگ تجاری اصلی دبی «سیتی سنتر» نام دارد که مجموعه ای عظیم از فروشگاه های بزرگ، رستوران ها، و سینماها را شامل می شود و دارای چهار پارکینگ بزرگ طبقاتی رایگان است. «کارفورها»<sup>۳۳</sup> سوپرمارکت های بزرگی هستند که یک شعبه ی بزرگ از آن ها در سیتی سنتر و شعب دیگر آن ها در محلات دیگر دبی و هم چنین سایر امارات و دیگر کشورهای حوزه ی خلیج فارس دایر شده اند و مرکز اصلی تأمین مایحتاج عمومی و کالاهای مصرفی به شمار می روند. سبک چیدمان کالاهای در همه ی شعب تقریباً یکسان است. سوپرمارکت های زنجیره ای دیگری که جنبه ی خیریه نیز دارند، به نام «جمعیه الاتحاد»<sup>۳۴</sup> در نواحی متعدد دبی و امارات دیگر شعبه دارند و به طور شبانه روزی فعالیت می کنند.

هایپرمارکت های زنجیره ای موسوم به «نونو»<sup>۳۵</sup> به هندی ها تعلق دارند و بیشتر مشتریان آن ها را هندی ها تشکیل می دهند. «دی تودی»<sup>۳۶</sup> فروشگاه های زنجیره ای متعلق به ایرانیان و محل عرضه ی کالاهای مصرفی و پوشاک هستند و به دلیل فارسی زبان بودن خدمه ی آن ها، بیشتر گردشگران و مسافران ایرانی از آن ها خرید می کنند. «امارات مال»<sup>۳۷</sup> مرکز بزرگ تجاری یا فروشگاه های مجلل خود غالباً پذیرای گردشگران است و مرکزی نیز برای اسکی روی یخ برای ورزش و وقت گذرانی در آن وجود دارد. «ابن بطوطه مال»<sup>۳۸</sup> مرکز تجاری دیگری است که در کیلومتر ۳۰ بزرگ راه شیخ زاید به طرف ابوظهبی بنا شده است. در نام گذاری این مرکز از سفرنامه ی ابن بطوطه الهام گرفته شده است و با توجه به سفرهای این گردشگر به ایران، مصر، اندلس، و...، معماری سنتی همه ی این سرزمین ها در بنای آن به خدمت گرفته شده است و فرهنگ و ابداعات مسلمانان و سوابق عدلی دیرینه ی این بلاد را در نجوم و علوم دیگر به نمایش می گذارد. مدل هایی از ابزار قدیمی استخراج آب و برخی آلات نجوم و فیزیک، از جمله مواردی هستند که در این بنا جلب نظر می کنند. زندگی و شرح حال برخی از دانشمندان جهان اسلام نیز به صورت کتیبه های زیبایی در آن به نمایش درآمده اند. «فستیوال سیتی» مرکز تجاری دیگری با چند فروشگاه بزرگ از

جمله نمایشگاه بزرگ کالاهای الکترونیک و لوازم خانگی است. «مرکز تجاری برجمان» هم با فروشگاه های متعدد و مجلل خود مرکز عرضه ی پوشاک و کالایه گردشگران و طبقات بالای جامعه است. «مرکز تجاری الخلیج» و «کامپیوتر پلازا»، محل عرضه ی ابزار رایانه، موبایل و تجهیزات الکترونیکی است. «مرکاتو» مرکز خرید مجلل دیگری برای طبقات بالای اجتماع است «وافی سیتی» مرکز تجاری است که سابق اصلی آن به سبک اهرام مصر ساخته شده است. «مزایا سنتر» هم مرکز تجاری زیبایی دیگری است که به خاطر استقرار یک شعبه ی بزرگ از رستوران ایرانی دابال، نزد ایرانیان شناخته شده است.

مدیریت شهری دبی همواره در برپایی نمایشگاه ها اهتمام می ورزد. فضاهای نمایشگاهی دائمی در کنار فرودگاه پیش بینی شده اند که محل برپایی نمایشگاه های متعدد از جمله نمایشگاه تولیدات الکترونیکی و رایانه ای هستند. در فضای نمایشگاهی دیگری که در ۳۰ کیلومتری دبی در کنار بزرگ راه امارات بنا شده است و «دهکده ی جهانی»<sup>۳۹</sup> نامیده می شود، هر سال به مدت سه تا چهار ماه، کشورهای گوناگون تولیدات محلی خود را عرضه می دارند. جالب است بدانید که بناهای این مجموعه برای هر کشور، بر اساس نمادها و الگوهای یک یا چند بنای تاریخی خاص آن کشور شبیه سازی شده اند. برای مثال، فضای متعلق به ایران به سبک ارگ به ساخته شده است. در فضای نمایشگاهی و تجاری دیگری که در خارج از شهر در منطقه ی العویر بنا شده است و به بازار چینی ها شهرت دارد، فروشگاه هایی در دو سوی یک سالن صوفی مسقف، تولیداتی از کشورهای متعدد، به ویژه چین را عرضه می کنند. الگوی اصلی حمل و نقل در دبی، استفاده از خودروهای شخصی است. این شهر یک قرن بعد از اختراع اتومبیل رشد یافته و سیاست عمومی اداره کنندگان آن تا به حال بر مبنای گسترش جاده و خیابان و تشویق به استفاده از خودرو شخصی بوده است. این سیاست، گرچه مبتنی بر ساخت و گسترش خیابان های عریض چند بانده بوده است، امروزه مشکلات عدیده ای به وجود آورده که راه بنندگان ها و ترافیک سنگین از بدیهی ترین آن ها است. کمبود فضا برای پارک اتومبیل مشکل دیگری است. با وجود دریافت عوارض زیاد<sup>۴۰</sup> برای پارک در کنار خیابان یا در پارکینگ های طبقاتی که به طور تصاعدی و به تناسب زمان پارک افزایش می یابد، برای پیدا کردن فضای پارک باید وقت زیادی صرف کرد. دریافت عوارض در برخی مسیرها و سخت گیری در اعطای گواهی نامه رانندگی، از جمله تدابیری است که برای ممانعت از افزایش خودروهای شخصی اندیشیده شده است. در عین حال، پروژه های بزرگی برای توسعه ی معابر در دست اجرا هستند. در دبی، تمامی خودروها اجباراً هر سال معاینه فنی می شوند و مالکیت خودرو و تارفع کامل نواقص و پرداخت بیمه و عوارض تمدید نمی شود. به علاوه در صورت تصادف جدی و آسیب دیدگی شاسی، خودرو و از رده ی مصرف خارج خواهد شد.

با وجود گرانی سوخت<sup>۴۱</sup>، گرانش عمومی به استفاده از خودروهای پر مصرف است.

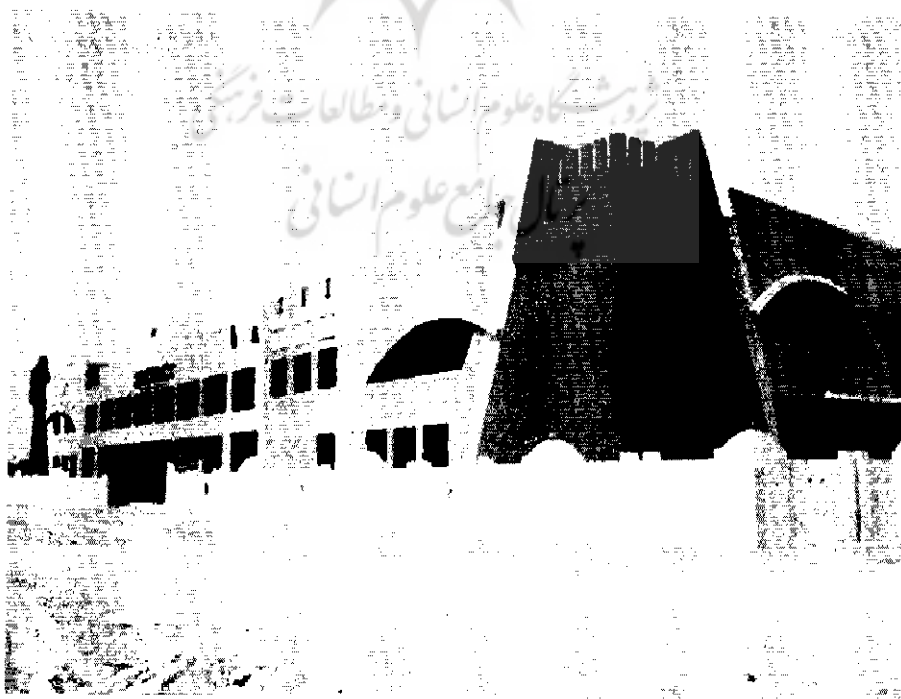
تاکسی رانی دبی در دست شرکت های بزرگ دولتی و خصوصی است و تاکسی های شخصی در آن وجود ندارد. هر پنج سال خودرویی جدیدی جایگزین خودرو قدیمی می شود. تاکسی ها به صورت در بست کار می کنند و همه مجهز به تاکسی متر هستند. حتی در زمان توقف در چهارراه ها نیز کرایه حساب می کنند. ورودی به تاکسی های معمولی ۳ درهم و تاکسی های فرودگاه ۱۳ درهم است. تاکسی های آبی روی خور دبی مسافران را بین دو ایستگاه در دو هسته ی دیره و بردی جابه جا می کنند و از هر مسافر یک درهم کرایه می گیرند. کرایه ی اتومبیل از آزادس ها، مستلزم ارائه ی گواهی نامه ی بین المللی و گذرنامه و ویزاست و حداقل ۱۰۰ درهم برای یک سواری در شبانه روز است. سیستم اتوبوسرانی دبی هم ۶۹ مسیر را پوشش می دهد و در سال ۲۰۰۶، بیش از ۹۰ میلیون مسافر را جابه جا کرده است. ورودی هر مسافر به اتوبوس در کوتاه ترین مسیرها ۱/۵ درهم است. فرودگاه بین المللی دبی یکی از بزرگ ترین و مجهزترین



تصویر ۵. جابه جایی مسافر بین دو هسته ی بردی و دیره با استفاده از تاکسی های آبی.

فرودگاه های منطقه است و در رتبه ی هفدهم فرودگاه های جهان قرار دارد. این فرودگاه دو ترمینال دارد و ترمینال سوم آن نیز در دست احداث است. در سال ۲۰۰۶، ۲۳۰ هزار پرواز از این فرودگاه انجام شد و ۲۸ میلیون مسافر از طریق آن جابه جا شدند. [Statistical Center, 2006]

پروژه ی متروی دبی با ۳/۸۹ میلیارد دلار هزینه از سال ۱۹۸۶ در دست ساختمان است و در سال ۲۰۰۹ به بهره برداری خواهد رسید و تا سال ۲۰۱۲ تکمیل خواهد شد. خطوط مترو ۷۰ کیلومتر طول و ۴۳ ایستگاه دارد که ۳۳ ایستگاه آن هم سطح و ۱۰ ایستگاه زیرزمینی هستند. در سال ۲۰۰۶، ۸۸ مدرسه ی دولتی و ۱۳۲ مدرسه ی خصوصی در دبی وجود داشت و ۱۳ هزار معلم در آن ها به تعلیم و تربیت ۱۶۰ هزار دانش آموز مشغول بودند. [روزنامه همشهری، ۱۳۸۶، شماره ی ۱۳۲۲]. زبان اصلی در مدارس دولتی، عربی است و انگلیسی نیز به عنوان زبان دوم تدریس می شود. در بعضی مدارس خصوصی که متعلق به اتباع مهاجر دیگر کشورهاست، تدریس به زبان انگلیسی صورت می گیرد. جمهوری اسلامی ایران نیز دارای هشت مجتمع آموزشی در کشور امارات است و حدود ۴۵۰۰ دانش آموز ایرانی راتحت پوشش نظام تعلیم و تربیت ایران قرار می دهد. در دبی پنج مجتمع آموزشی متعلق به دولت ایران وجود دارد، که در هر کدام، دانش آموزانی از پیش دبستانی تا پیش دانشگاهی تعلیم می بینند. معلمین شاغل به کار در این مدارس از سوی وزارت آموزش و پرورش ایران اعزام می شوند. تدریس برخی کتاب های درسی امارات از جمله علوم اجتماعی که مباحث جغرافیایی، تاریخی و اجتماعی را شامل می شوند، در کنار دروس رسمی الزامی است. حدود ۱۰ درصد جمعیت امارات تحصیلات دانشگاهی دارند.



تصویر ۶. نمای بیرونی یکی از مدارس جمهوری اسلامی ایران در دبی.

مؤسسه علوم و تکنولوژی بیریلا<sup>۳۸</sup>، کالج امریکایی دبی<sup>۳۹</sup>، دانشگاه آمریکایی در دبی<sup>۴۰</sup>، دانشگاه فلائنگنگ<sup>۴۱</sup> در دبی فعالیت دارند.

برخی از شعبه‌های دانشگاه‌های خارجی، از جمله دانشگاه آزاد اسلامی، دانشگاه پیام‌نور و دانشگاه شیراز از ایران و دانشگاه‌هایی مثل



تصویر ۷. نقشه‌ی محلات مرکزی دبی

زیرنویس

این پل هنگام عبورکشتی‌ها از دو طرف بلند می‌شود.

28. Shindagha tunnel

29. City Centre

30. Carrefour

31. Union Cooperative

32. Lu Lu Hypermarkets

33. Day to Day

34. Emirate Mall (بازارچه‌ی سمرات)

35. Bin Battooteh mall (بازارچه‌ی ابن بطوطه)

36. Wafi City

37. Global Village (قریه‌ی جهانی)

۳۸. در بخش مرکزی شهر، هزینه‌ی پارک خودرو در ساعت اول ۲ درهم (معادل ۵۱۰۰ ریال ایران) است و در ساعت‌های بعد به طور تصاعدی بالا می‌رود.

۳۹. در سال ۱۳۶۶، قیمت یک

گالن (واحد سنجش سوخت در امارات معادل حدود ۴ لیتر) بنزین معمولی حدود ۹ درهم (معادل ۵۵۰۰ ریال) و نرخ گازوئیل از آن بالاتر بوده است.

40. Birla Institute of Technology and Science

41. American University in Dubai

42. The American College of Dubai

43. University of Wollongong in Dubai

#### منابع

۱. مجتهدزاده، پیروز. خلیج فارس کشورها و مرزها. انتشارات عطایی. چاپ اول، ۱۳۷۹.

۲. روزنامه‌ی همشهری، امارات، شماره‌ی ۳۲۳. ۱۸ مرداد ۸۶. به نقل از گزارش اتاق صنعت و تجارت دبی

3. Christopher Davidson; The Emairates of Dubai&Abu Dhabi. construction Roles in the International System.

4. file://United ArabEmirates-Wikipedia the free encyclopedia

5. Historic population statisties(www.itc.org/traffic/document/ABOOI5001.pdf).

6. Statistical Center, Government of Dubai in figure 2006.

7. Al- Bakri Abu Abdollah: Book of Geography, Caorio Balbi 1980.

8. UAE oil and gas (www.uae.gov.ae/Goverment/oil-gas.htm).

1. United Arab Emirates

2. Abu Dhabi

3. Dubai

4. Sharjah

5. Ajman

6. Um Al Qaiwin

7. Ras Al Kheimah

8. Fujairah

9. Al Abu Falasa

10. Sabkha

11. Hatta

12. hyacinth

13. acacia

14. ghat

15. desert fox

16. neem

17. Deira

18. Al Aweer

19. Palm Deira

20. Bur Dubai

21. Port Rashid

22. Jebel Ali

یک منطقه‌ی آزاد اقتصادی که دارای اسکله‌های بزرگ بارگیری و باراندازی، انبارهای بزرگ کالا، نمایندگی شرکت‌های بزرگ و برخی صنایع است.

23. Burj Al Arab

یک هتل بزرگ تشریفاتی ۶۰ طبقه که دو طبقه‌ی آن در زیر آب قرار دارد و به شکل ماهی ایستاده، به صورت باشکوهی ساخته شده و در حال حاضر تمدن شهر دبی است.

24. The Palm Jumeirah

جزایری مصنوعی که با پیشروی در خلیج فارس به شکل نخال ساخته شده و قسمت‌هایی از آن نیز در حال ساخت است.

25. Business Bay

26. Al Matoom Bridge

27. Gharhoud bridge