

ГОРОД БУДУЩЕГО

Тодд Рейс



ДУБАЙ,
СОЗДАННЫЙ
АРХИТЕКТУРОЙ

Тодд Рейс

Город будущего: Дубай, созданный архитектурой

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=70310443

Город будущего: Дубай, созданный архитектурой: Альпина ПРО;

Москва; 2024

ISBN 9785206003239

Аннотация

В первый раз попадая в Дубай, туристы из любой страны мира чувствуют изумление и восхищение. Здесь – высочайшие небоскребы, знаменитое здание Дивана, в котором традиционный арабский стиль сочетается с суперсовременными технологическими решениями. Трудно представить, что всего 70 лет назад здесь не было ничего, кроме нищего припортового селения. Кто и как воздвиг этот город будущего?

Тодд Рейс, выдающийся архитектор и урбанист, проводит свое исследование вопроса. Благодаря скрупулезной работе с документами и ныне живущими свидетелями он восстанавливает полузабытую – уже! – и часто скрываемую историю воздвижения современного Дубая. В его книге, как в заправском детективе, раскрываются интриги и тайны, сопровождавшие строительство.

Архитектура – это не просто искусство собирать целое из отдельных частей. Прежде чем возвести и предъявить всему миру строения на прочном бетонном фундаменте, предстояло разработать и внедрить стандарты качества в стране, где на протяжении тысячелетий не было ничего подобного.

Книга прослеживает путь архитекторов и градостроителей Дубая с конца 1950-х. Речь не только об архитектуре – в этой истории замешана и большая политика. Войны с британскими бюрократами, судьба шейха, заказавшего строительство, вопросы о привлечении мигрантов, которые впоследствии станут одной из основополагающих особенностей Дубая – все это составляет яркую и занимательную эпопею, которая читается на одном дыхании.

Сначала нужно было убедить мир, что в Дубае есть работа, там можно рожать детей, там можно купить мясо на рынке и не отравиться им. Потом – что в местных банках безопасно держать деньги, в аэропорту могут приземляться самолеты, а кондиционеры в домах поддерживают комфортные 23 градуса. Мало было остроить город физически – одновременно приходилось выстраивать его имидж.

Зачем читать

- Узнать историю воздвижения Дубая;
- Понять типичные градостроительные ошибки и проблемы;
- Примерить на себя роль архитекторов города будущего.

...Диван возвышался над оставшимися ветряными башнями песчано-кораллового цвета, отражая стиль строительства в Бастакии, скорее иранский по духу, чем арабский. Это была

попытка написать новую историю, но не потому, что не было старой, а потому, что потребовалась улучшенная версия.

Особенности

- Историческое исследование, которое читается как роман;
- Эксклюзивные факты из истории Дубая;
- Планы и фотографии, иллюстрирующие развитие сюжета книги.

Декоративные ветряные башни на крыше Дивана устанавливались не для того, чтобы мы всерьез решили, что правители города до сих пор пользуются древними методами охлаждения. Они призваны рассказать нам историю – мы можем в нее не верить, но выслушать обязаны.

Для кого

Для архитекторов и градостроителей, а также для всех, кто интересуется урбанистикой.

Содержание

| | |
|-----------------------------------|----|
| Вступление | 11 |
| Пролог | 13 |
| Современный порт | 21 |
| Правление шейха Рашида | 24 |
| Джон Харрис. И другие | 27 |
| Не для печати | 36 |
| О чем эта книга | 44 |
| Глава 1 | 48 |
| На суше | 54 |
| Кинжалы и каналетто | 59 |
| Перевалочный пункт | 67 |
| Просвещенные правители | 81 |
| Реформаторы | 90 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 92 |

Тодд Рейс

Город будущего: Дубай, созданный архитектурой

Переводчики: *Мария Сухотина, Александр Алексеев, Анна Власюк*

Редакторы: *Ольга Капполь, Камилл Ахметов*

Руководитель проекта: *Наталья Ахметова*

Арт-директор: *Татевик Саркисян*

Ассистент редакции: *Мария Короченская*

Корректор: *Елена Сербина*

Верстка: *Белла Руссо*

Все права защищены. Данная электронная книга предназначена исключительно для частного использования в личных (некоммерческих) целях. Электронная книга, ее части, фрагменты и элементы, включая текст, изображения и иное, не подлежат копированию и любому другому использованию без разрешения правообладателя. В частности, запрещено такое использование, в результате которого электронная книга, ее часть, фрагмент или элемент станут доступными ограниченному или неопределенному кругу лиц, в том числе посредством сети интернет, независимо от того, будет предоставляться доступ за плату или безвозмездно.

но.

Копирование, воспроизведение и иное использование электронной книги, ее частей, фрагментов и элементов, выходящее за пределы частного использования в личных (некоммерческих) целях, без согласия правообладателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

© 2021 by the Board of Trustees of the Leland Stanford Junior University. All rights reserved.

© Издание на русском языке, перевод, оформление. ООО «Альпина ПРО», 2024

* * *

ГОРОД БУДУЩЕГО

Тодд Рейс

ДУБАЙ,
СОЗДАННЫЙ
АРХИТЕКТУРОЙ





Primavera

КЛУБНЫЙ ГОРОД НА РЕКЕ

АРХИТЕКТУРА
С АВТОРСКИМ
ПОЧЕРКОМ

Primavera

PRIMAVERA.MOSCOW



Вступление

Захватывающий бестселлер Тодда Рейса, архитектора, преподавателя Йельского и Гарвардского университетов, подтверждает слова Уилла Дьюранта: «Будущее никогда просто так не случилось. Оно создавалось». Автор книги «Город будущего. Дубай, созданный архитектурой» рассказывает подлинную историю Дубая, который всего за полвека стал образом всемирной глобализации и новым домом для многих людей из разных точек нашей планеты.

У вас есть уникальная возможность узнать подробности эволюции этого важнейшего торгового и финансового центра ОАЭ. Вы прочитаете, какими принципами и взглядами руководствовались люди, стоявшие у истоков преобразования поселения кочевых бедуинов и рыбаков на побережье Персидского залива в город будущего. Но вы не найдете в книге Тодда Рейса образцово-показательной истории развития мегаполиса. Это живое повествование о том, как на самом деле происходило строительство городской инфраструктуры и укрепление береговой линии и почему Дубай приобрел важное значение сначала для британцев, а потом и для всего остального мира.

Факты, собранные Тоддом Рейсом, нельзя получить из официальных источников или СМИ. Многие документы, фотографии и письма пылились в архивах долгие годы,

прежде чем автор обнаружил их. Ему приходилось собирать историю Дубая из черновиков, намеков, обрывочных сведений и редких сохранившихся документов. Как утверждает автор, правящая элита города хочет, чтобы в нашем сознании был только один образ Дубая – современный и процветающий. Но таким он был не всегда.

На мой взгляд, Объединенные Арабские Эмираты в целом – и Дубай в частности – являются пока уникальным примером трансформации экономики, построенной на экспорте нефти, в современную многопрофильную экономическую систему, где могут развиваться самые разные отрасли и рынки капиталов. Подводя черту под вышесказанным, я могу смело рекомендовать эту книгу всем, кто стремится понять современный Дубай и составить собственное мнение о том, может ли этот «город-глянец» претендовать на роль самого быстроразвивающегося мегаполиса мира.

Леонид Арнольдович Федун

Пролог

Составим план

Об истории Дубая написано много. Одни начинают свой рассказ с событий в окрестностях городского залива, на местном наречии «хора» – водоема, на берегу которого арабы, иранцы и выходцы из Юго-Восточной Азии построили порт. Другие авторы считают, что история Дубая начинается в Хайфе, Хартуме, Кочине или Сайгоне. Сколько дорог ведет в город – столько же историй можно о нем рассказать. Но любая история начинается не на пустом месте, а там, где заканчиваются предшествующие события. Поэтому нужно выбрать точку отсчета, обозначить темы – и начать.

Мы отправимся в путь из Лондона, потому что именно там к концу лета 1959 г. оказались люди, которым предстоит сделать Дубай таким, каким его увидят будущие поколения. То лето многие участники событий вспоминали, как достаточно жаркое, чтобы временами хотелось спрятаться от солнца в тени с бокалом ледяного лимонада – а тени в Англии предостаточно. Мягкий климат Лондона не шел ни в какое сравнение с палящим зноем Дубая. Укрыться от солнца и от обжигающего песка можно было только в духоте крытого рынка.

Контраст между двумя этими мирами – Англией с ее

приятным климатом и пустыней, жестокой и непригодной для жизни, – общеизвестен. Нашим героям предстояло улучшить условия жизни в далекой от них стране, взяв на вооружение передовые идеи и технологии, построив линии электропередачи, асфальтированные дороги, больницы и гостиницы. Архитекторы до сих пор не играли серьезной роли в жизни Дубая, но их опыт и умение производить расчеты вскоре пригодятся. Архитекторы проектируют сложные системы и обеспечивают их бесперебойную работу. Архитектура – это не просто искусство собирать целое из отдельных частей. Прежде чем возвести и предьявить всему миру строения на прочном бетонном фундаменте, предстояло разработать и внедрить стандарты качества в стране, где на протяжении тысячелетий не было ничего подобного.

Итак, лето 1959 г., барбекю-вечеринка в районе Кэмпден Хилл. Британский архитектор Джон Харрис стоял с бокалом прохладительного напитка в руке. Ему недавно исполнилось 40, и он руководил небольшим архитектурным бюро. Харрис пользовался репутацией выдержанного и вежливого человека, был учтивым и внимательным, умел чувствовать настроение присутствовавших, говорил как подобает джентльмену, «его шутки и мысли всегда были к месту»¹. Ему не составляло труда перевести разговор на вечеринке в обсуждение контракта. Он прекрасно вел проекты, но до сих пор ему не удалось как следует раскрутиться. В юности война прервала

¹ «Career High Points», *Gulf Business* 2, no. 1 (May 1997).

его обучение и отправила в Гонконг. Когда в 1941 г. британцы сдали Гонконг японской армии, Харрис попал в плен. Это были пять самых трудных лет его жизни. Чтобы не сойти с ума в полуразрушенных казармах, он делал акварельные краски из того, что попадалось под руку. Припрятанные лекарства помогли ему излечиться от дифтерии, но многие его товарищи погибали от инфекций или были казнены тюремщиками у него на глазах. Харрис говорил, что выжил только благодаря удаче. Он был освобожден из плена в состоянии крайнего истощения и вернулся в Лондон в 1946 г.² Последующие три года оказались на редкость плодотворными. Поправив здоровье, он продолжил учебу в Ассоциации архитекторов Лондона и в 1949 г. получил диплом. Во время учебы он познакомился со своей будущей женой, архитектором Джилл Роув. В 1949 г. они открыли свое архитектурное бюро – на полкомнаты их дома в Марилебоне³. Шло послевоенное восстановление Великобритании, но работы не хватало⁴. Харрис хотел проектировать здания для экстремальных климатических условий, годы, проведенные в заточении, не давали ему покоя. Супруги искали заказы вдаль от Великобритании – в местах, где обнаруживали нефть, столь необходи-

² *Oliver Lindsay, The Battle for Hong Kong 1941–1945: Hostage to Fortune* (Stroud, UK: Spellmount, 2007), 157–236.

³ Зажиточный квартал в Лондоне, на севере Вестминстера. – *Прим. ред.*

⁴ *Oliver Lindsay, The Battle for Hong Kong 1941–1945: Hostage to Fortune* (Stroud, UK: Spellmount, 2007), 157–236.

мую британской промышленности. В 1951 г. благодаря семейным связям им удалось получить заказ на проектирование небольшой научно-исследовательской станции по строительству в Кувейте. В 1953 г. супруги выиграли открытый тендер на разработку проекта новой больницы в Дохе, городе, который начал разрастаться благодаря нефтяным доходам Катара. После четырех лет строительства больница оказалась самым крупным архитектурным проектом в регионе. Харрис надеялся, что такое достижение обеспечит поток клиентов – но выяснилось, что работа не падает с неба сама по себе. О чем он думал, стоя с коктейлем на той вечеринке? Возможно, именно об этом.

Тем вечером он познакомился с 38-летним британским чиновником Дональдом Хоули, который служил в Дубае. В Лондоне он проводил свой отпуск, спасаясь от невыносимой дубайской жары. Его служба в должности политического агента считалась тяжелой работой. Уже более века Великобритания контролировала связи Дубая с внешним миром, и теперь этот контроль осуществлял Хоули⁵. Ему нравилась работа и сопутствующая ей самостоятельность – его начальство находилось в 24 часах пути. От лица британского МИДа Дональд Хоули должен был проводить в Дубае рациональную и внятную политику, создавая у жителей города

⁵ Странами Договора Омана в британских источниках называют эмираты Абу-Даби, Дубай, Шарджа, Аджман, Умм-эль-Кайвайн, Рас-эль-Хайма и Фуджейра. Происхождение этой терминологии обсуждается в главе 1.

и окрестностей впечатление, что все делается ради их блага. Ужины и приемы для чиновника были привычным делом и часто открывали новые возможности, и Хоули решил использовать летний отпуск для поисков подходящих экспертов, которые помогли бы ему начать «серьезные перемены в Дубае»⁶. Хозяин дома, где в тот вечер проводили время Хоули и Харрис, занимался подбором учителей английского языка для школ, открывающихся за рубежом. Хоули не искал архитектора или градостроителя, но Харрис сумел его убедить, что такой специалист не помешает.

Хоули любил, чтобы все было просто и понятно. Его работой было создавать впечатление, что Великобритания действует в Дубае рационально и справедливо. Впоследствии он утверждал, что сам организовал приезд Харриса в Дубай, чтобы тот создал первый план города. И вроде бы все было понятно: двое мужчин, думая каждый о своей карьере, договорились поработать над обликом города, расположенного где-то в 5500 км. Но на самом деле Хоули не был уполномочен нанимать Харриса – и тем более организовывать программу модернизации Дубая. Он должен был делать так, чтобы город менялся без явного вмешательства Великобритании или других держав.

Встреча этих двоих на вечеринке вошла в историю Британской империи и колониализма. Возможно, она не была

⁶ *Donald Hawley, The Emirates: Witness to a Metamorphosis (Norwich, UK: Michael Russell, 2007), 171.*

главным событием в судьбе Дубая, но ее влияние на облик города, к которому прикованы взоры всего мира, неоспоримо – а ведь Великобритания в течение 100 лет не могла определиться с формой контроля над Дубаем. Задолго до Хоули – с 1820-х гг.! – Британия использовала для управления торговой деятельностью Дубая свою военную и экономическую мощь. Рассказывая историю города и близлежащих регионов, Хоули отметил, что «никаких других дипломатических представителей, кроме британских», в Дубае не было – но он забыл упомянуть, что причиной тому был запрет со стороны Великобритании⁷. Правители Дубая могли общаться с другими странами только через посредничество Великобритании, Дубаю разрешалось импортировать только британские товары. Американских, европейских и арабских гостей в эмират не пускали (на бедняков, прибывавших из Южной Азии, не обращали внимания), но раньше за соблюдение этого запрета отвечал военный флот, а теперь – политический агент Хоули. Отрезав город от окружающего мира, британцы изолировали его в XIX в. Однажды Хоули и Харрис увидят, что будет, когда этот занавес упадет.

Считается, что модернизация как централизованный проект, реализуемый властью, началась в Дубае, когда это было санкционировано МИДом Великобритании, – к тому времени, когда в Дубай прибыл первый политический агент

⁷ *Donald Hawley, The Emirates: Witness to a Metamorphosis (Norwich, UK: Michael Russell, 2007), 29.*

по имени Кристофер Пири-Гордон, то есть в 1954 г. До этого британские офицеры, которые должны были наблюдать за городом, делали это с борта одного из кораблей, дрейфовавших в паре часов хода от побережья Дубая⁸. Деятельность Пири-Гордона не принимала крупных масштабов, он ограничивался незначительными улучшениями вроде создания передвижной больницы и вопросов изыскания точек для бурения водяных скважин. Такие вопросы не требовали разработки глобальной стратегии развития города – да и можно ли было назвать городом это поселение кочевых бедуинов и рыбаков⁹? Но само прибытие политического агента было явным предвестником грядущих перемен. Первым шагом модернизации политическое агентство считало внедрение современного правительственного аппарата, которого в Дубае не существовало. Модернизация происходит не по волшебству, а в результате строгого следования установленному порядку, и в тот знаменательный летний вечер в Лондоне Харрис стал размышлять, какую роль он мог бы сыграть в этом предприятии.

⁸ *James Onley, The Arabian Frontier of the British Raj: Merchants, Rulers, and the British in the Nineteenth-Century Gulf (New York: Oxford University Press, 2007), 45.* До учреждения полноценного политического агентства в съемном домике в Шардже проживал арабский агент на зарплате у правительства Великобритании, иногда вместе с британским агентом.

⁹ В наше время Дубай является эмиратом и городом в составе ОАЭ. До этого он был одним из семи эмиратов, которые британское правительство называло Договорным Оманом. Поскольку эта книга посвящена урбанистике, Дубай в ней называется городом.



Рис. П. 1

Вид на Хор-Дубай с борта абры (небольшой лодки). Ноябрь 1959 г.

Из архива библиотеки Джона Р. Харриса

Современный порт

Хозяева дубайского порта – арабские, южноазиатские и иранские торговцы – жили своей жизнью. Они пользовались некомпетентностью британских наблюдателей, поддерживая миф о порте, как реликте XIX в. На самом же деле торговцы Дубая мыслили вполне современно и тайно поддерживали обширные внешние связи. К неудовольствию англичан, город постепенно становился региональным центром торговли оружием и другими товарами. В город прибывала современная техника, а также новости и прочие веяния со всего мира. Коммерсанты слышали о политических переменах, происходивших поблизости, и о том, как за пределами Дубая приходит конец эпохе колониализма.



Рис. П. 2

Рынок в Дубае. Ноябрь 1959 г.

Из архива библиотеки Джона Р. Харриса

В 1950-е гг. коммерсанты Дубая поняли, что они могут поддерживать торговые связи с остальным миром, пока следы этих связей незаметны на берегу. Поэтому богатство торговцев никак не отражалось на облике городских домов и строений в порту. Самые богатые из них продолжали

жить в коралловых домах, построенных иранскими мастерами и отделанных индийскими породами дерева. Строительные материалы, прибывавшие в порт, перепродавались.

Работу политического агента, находящегося в Дубае, в первую очередь оценивали по тому, какую пользу она приносила британской экономике, поэтому он пытался разведать, каким образом торговцам Дубая удавалось успешно обходить британский надзор. Дубай нужно было сделать полезным для британской промышленности. Хоули утверждал, что находчивость и хватка хозяев порта могут сослужить Британии хорошую службу, если сделать Дубай свободным портом, через который британские компании будут торговать нефтепродуктами¹⁰. Наладив сеть контрабандистских маршрутов, дубайские торговцы показали себя достаточно умелыми для того, чтобы их можно было эффективно использовать в интересах Великобритании. Их работа служила доказательством, что город можно превратить в оживленный торговый узел, что значительно выгоднее, чем и дальше держать его в изоляции.

¹⁰ Minutes of discussions regarding Halcrow's survey of Dubai and Sharjah Creeks (28 Jan. 1955), National Archives, United Kingdom (NA), FO 371:114696. – Протокол обсуждения обследования заливов Дубая и Шарджи компанией Halcrow. 28 января 1955 г.

Правление шейха Рашида

В то памятное лето 1959 г. в Лондоне находилась еще одна ключевая фигура – шейх Рашид бин Саид аль-Мактум, правитель Дубая с 1958 г. до своей смерти в 1990 г. Считается, что для династии аль-Мактум поворотным моментом было восхождение на престол Рашида, сведущего в бизнесе лидера, который привел Дубай к процветанию. О шейхах аль-Мактум часто говорят, что они имели неограниченную власть, но в действительности политические и экономические причины часто заставляли их считаться с другими силами и пересматривать свою стратегию. Шейху Рашиду оказалось непросто стать правителем Дубая, его притязания на власть не встречали единодушного одобрения. В начале его правления чиновники из британского МИДа даже выражали сомнения, смогут ли они выполнить свое обещание и отстоять его власть.

Свою вялую политику модернизации Дубая британский МИД объяснял желанием обучить Рашида самостоятельному управлению городом. Протекция со стороны Великобритании была обещана шейху, только если он наведет порядок в управлении и экономике по британскому образцу. Поначалу британцы не особенно ему доверяли, но уже через несколько лет после начала правления Рашида его стали называть «принцем всех торговцев». Британские экспер-

ты, журналисты и дипломаты описывали его как «необычайно обаятельного», проницательного, невозмутимого человека с ироничной улыбкой, который курит трубку и носит табак в баночке из-под аспирина¹¹.

Рассказы о первых годах правления шейха Рашида напоминают сказки о чудодейственном превращении «рыбачьей деревни» в процветающий город¹². Согласно легенде, шейху Рашиду удалось за пару десятков лет добиться в Дубае такого прогресса, на который в других странах уходило по 100 лет. Говорят, что за первые шесть лет у власти Рашид спас порт Хор-Дубая от экономического кризиса, построил современный порт, обеспечил жителей города водопроводом, провел электричество и телефон. Тогда в Дубае появилось уличное освещение, была построена современная гостиница и взлетно-посадочная полоса для самолетов. Наконец-то город можно было разглядеть ночью с борта самолета.

1960-е и 1970-е называют годами шейха Рашида, поскольку считается, что именно в этот период правитель Дубая навел в городе порядок. Но впечатление, что все произошло как по мановению волшебной палочки, обманчиво. Современные удобства встроены в дома органично и незамет-

¹¹ См., например: *Paul deGive and Thomas A. Roberts*, «Rashid – Merchant Prince of the Persian Gulf», *Christian Science Monitor* (9 Aug. 1973); and *Hawley, The Emirates*, 145.

¹² См., например: *Graeme H. Wilson*, *Rashid's Legacy: The Genesis of the Maktoum Family and the History of Dubai* (London: Media Prima, 2006), 25.

но, но развертывание инфраструктуры под них – сложный процесс, требующий как настойчивости, так и умения идти на компромисс. Рассказывая о событиях тех лет, мы коснемся рисков, ошибок и смелых шагов. Все это уже вошло в двойственную мифологию Дубая – с одной стороны, это сказка об отважных бедуинах, выживших в пустыне и покоривших море, с другой стороны, это рассказ о выросшем в песках городе будущего с небоскребами из стекла и стали¹³. Все это вызывает противоречивое отношение – от восхвалений («Смотрите, чего они добились!») до неприязни («А чего еще можно было ожидать?»).

За этим мифом стоят годы тяжелого труда, ошибок, колебаний и попыток начать все заново – вот как Дубай стал таким, каким мы знаем его сегодня. Приходилось работать, не покладая рук. Сначала нужно было убедить мир, что в Дубае есть работа, там можно рожать детей, там можно купить мясо на рынке и не отравиться им. Потом – что в местных банках безопасно держать деньги, в аэропорту могут приземляться самолеты, а кондиционеры в домах поддерживают комфортные 23 градуса. Мало было построить город физически – одновременно приходилось выстраивать его имидж.

¹³ В книге *Dubai: The City as Corporation* (Minneapolis: University of Minnesota Press, 2011), посвященной исследованию современного Дубая, Ахмед Канна обобщает этот парадоксальный миф в главе «Исчезнувшая деревня».

Джон Харрис. И другие

Спустя несколько месяцев после знакомства с Хоули Харрис приехал в Дубай и провел в городе девять дней. Он прогулялся по грунтовым улицам, осмотрел порт, на территории которого осуществлялся беспрецедентный по масштабу инженерный проект, и встретился с шейхом. В мае 1960 г. был готов первый план Дубая, включавший план развития и самую подробную на тот момент карту города, опираясь на которую шейх и приглашенные специалисты могли обсуждать проекты модернизации городской инфраструктуры. Хоули назвал работу Харриса «фундаментом всего будущего планирования»¹⁴. Теперь можно было видеть весь Дубай как на ладони, чтобы «должным образом» планировать его развитие. Харрис указал, в каких направлениях прокладывать дороги, где размещать жилые кварталы, чтобы прекратить хаотичную застройку Дубая и начать освоение пустующих территорий. Теперь команда британских подрядчиков могла начинать воплощение задуманного.

Харрис был одним из ряда экспертов, которых политическое агентство привлекло в Дубай, чтобы модернизировать город так, как это выгодно Великобритании. Было решено сосредоточиться на крупных инфраструктурных проектах.

¹⁴ *Donald Hawley, Desert Wind and Tropic Storm: An Autobiography* (Wilby, UK: Michael Russell, 2000), 55.

В этой книге мы поговорим о роли инженеров, разработавших эти проекты на фоне роста глобализации в архитектуре и городском планировании в последние годы Британской империи. Поздний британский колониализм часто критикуют за политическую недалёковидность, бесцельность и неорганизованность. На самом деле акцент просто сместился на экономическую составляющую – Великобритания теперь видела себя экспортером достижений своей промышленности и научных разработок, пытаясь таким образом сохранить подобие «мирового господства»¹⁵.

При такой смене ориентиров нужно было экспортировать не только товары, но также экспертов и консультантов, которым предстояло обеспечивать встраивание британских технологий в местные экономики. Начиная с середины 1950-х гг. британские инженеры убеждали правителя Дубая в том, что развитие инфраструктуры имеет огромный политический потенциал. За этим последовало одно из самых глобальных предприятий XX в.: превращение богом забытого городка, на которое само британское правительство более 100 лет не обращало внимания, в столицу мирового уровня. Поначалу Дубай стал испытательной площадкой для проверки идеи экспорта британских принципов проектирования городской среды. Однако, заново открыв Дубай миру и сделав его частью мирового рынка, Великобритания обрекла себя

¹⁵ *John Darwin, The Empire Project: The Rise and Fall of the British World-System, 1830–1970* (Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2009), 580.

на потерю контроля над городом, который перестал зависеть от внешнего управления.

В 1960-е и 1970-е гг. основным активом Дубая была надежда на светлое будущее, хотя никто из экспертов не предлагал фантастических проектов. Они просто доказывали свою компетентность умением сделать быстрый подсчет на клочке бумаги – и получали работу, поскольку администрации города нужно было демонстрировать, что дела идут в гору¹⁶. До конца 1970-х гг. городу нечего было показать потенциальным кредиторам, инвесторам, жителям и рабочим, кроме планов, чертежей и расчетов. Выйдя на улицу, нельзя было увидеть блестящее будущее Дубая – но трансформация уже началась.

В те времена присутствие иностранных экспертов было оправданно, поскольку местных специалистов в Дубае не было. К тому же благодаря работе зарубежных консультантов создавалось впечатление, что рост и развития Дубая происходят вне политики. Взаимодействие инженеров, дизайнеров и других профессионалов с властями сводилось к финансовым транзакциям. Неважно, на кого работали эксперты – на армию или на инженерные компании, они были единодушны в одном: «Последнее, чего бы мне хотелось, это лезть в местную политику»¹⁷. Как утверждает антрополог Ахмед

¹⁶ *Hawley*, *The Emirates*, 19.

¹⁷ *Adrian Hanna*, «Royal Antediluvian Order of Buffaloes Aero Trucial Lodge 9147». <http://www.sixgolds.com/sharjah.htm>.

Канна, эта «аполитичность», исповедуемая приглашенными экспертами, характерна для Дубая и по сей день¹⁸.

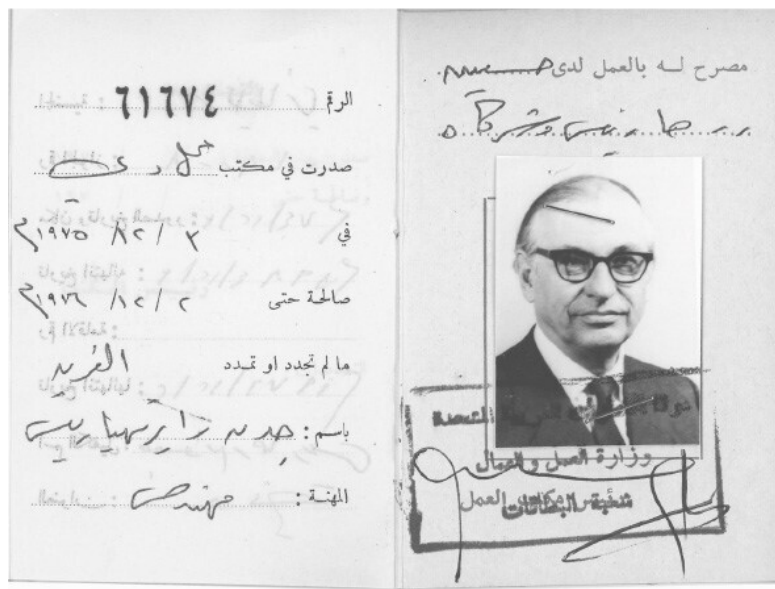


Рис. П. 3

Разрешение на работу в Дубае на имя Джона Харриса
Из архива библиотеки Джона Р. Харриса

Наемные эксперты – инженеры, архитекторы, строители и маркетологи – не только строили город, но и писали его

¹⁸ Kanna, Dubai: The City as Corporation, 174.

историю. Собственная биография правителя во многом опиралась на свидетельства очевидцев, газетные вырезки и рекламные буклеты. Улучшению имиджа Дубая способствовали те, в чьих интересах было распространять рассказы о его процветании. Их личные истории успеха и обогащения привлекали в город еще больше профессионалов. Шейху Рашиду приписывали афоризмы наподобие «что хорошо для торговца – хорошо для Дубая», потому что многочисленные бизнесмены клялись, что лично услышали их от него.

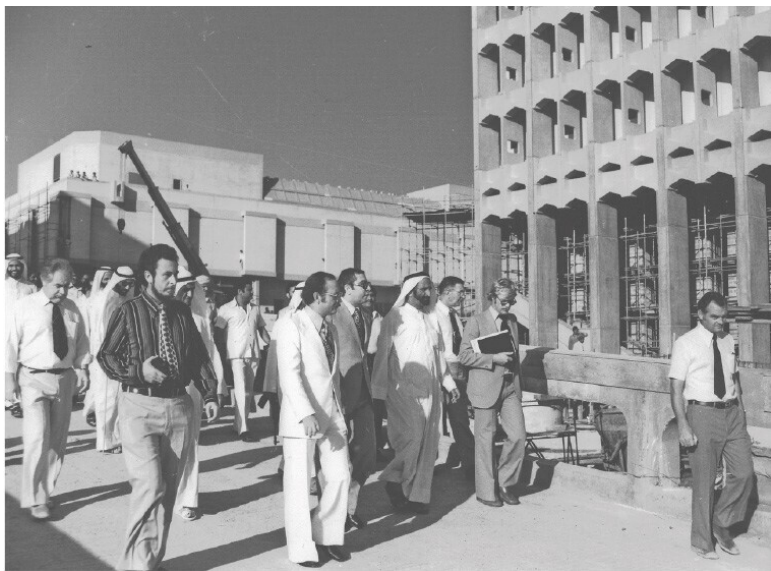


Рис. П. 4

Эксперты и советники сопровождают шейха Рашида бин

Саида аль-Мактума (*на фото в центре*) во время визита на стройплощадку Всемирного торгового центра в Дубае. Около 1978 г.

Из архива библиотеки Джона Р. Харриса

Пока рождалась городская инфраструктура и создавались современные учреждения, эксперты убеждали журналистов, что в Дубае нет волокиты и бюрократии. Утверждалось, например, что рукопожатие шейха равносильно подписанному контракту. Люди рассказывали, как шейх Рашид заключал сделки, прочерчивая палкой на песке границы выделяемого участка. О том, что после церемонного рукопожатия приезжал служащий муниципалитета, замерял линии на песке и регистрировал координаты с помощью британского геодезического оборудования, умалчивали. Дубай пользовался современными технологиями, кадастровая служба функционировала, просто это не бросалось в глаза. Но постепенно мифология развеивалась – шейх Рашид стал подписывать контракты, в ход пошли постановления и кредитные договоры, составленные наемными экспертами. Чем больше документов составляли эксперты, тем больше было материала для проверки другими экспертами.



Рис. П. 5

Шейх Рашид, член строительной бригады и Джон Харрис во время визита на стройплощадку Всемирного торгового центра в Дубае

Из архива библиотеки Джона Р. Харриса

Эксперты были хорошими рассказчиками, но не хуже они умели держать язык за зубами. В архивах невозможно найти ни копий контрактов, ни относящейся к делу корреспонденции. Но некоторые из построенных ими объектов – мостов, зданий, портов, изменивших облик Дубая, – до сих пор стоят. Можно также отыскать журналы, рекламные брошю-

ры, газеты – все, что издавалось в рамках маркетинговых кампаний. Рассказывая всему миру об успешно выполненных проектах, фирмы создавали легенду о Дубае. Эти материалы написаны в стиле неумеренной похвалы, за которой просматривается желание заработать еще больше – понятно, что не все, изложенное в них, стоит принимать за чистую монету. Исключением был Джон Харрис, который, по словам бывшего коллеги, «выделялся тем, что не пытался выделиться, а просто спокойно и уверенно делал свое дело»¹⁹. Джон Харрис и ему подобные всегда очень осторожны в своих рассказах и обычно ограничиваются одной-двумя популярными историями. В 1980-е и 1990-е гг. многие британские руководители догадались, что в поисках больших прибылей для своих компаний стоит отправиться туда, где Джон Харрис работал, начиная с 1950-х. Его стали приглашать выступать на собраниях профессиональных сообществ и в родном университете – в надежде, что он поделится профессиональными секретами. Но он предпочитал не слишком распространяться о себе.

Когда появился план Харриса, миллионы людей хлынули в Дубай воплощать его в жизнь. На каждого эксперта приходилась армия рабочих разного уровня квалификации – и поначалу порт Дубая и сам город (который, к слову, никогда не был окружен стеной) были готовы принять всех желаю-

¹⁹ Речь Роберта Гиббонса на церемонии прощания с Джоном Р. Харрисом (12 мая 2008 г.). Из архивов библиотеки Джона Р. Харриса.

щих участвовать в строительных работах, финансируемых правительством Дубая. Даже в 1970-е гг. сюда мог приехать любой, чтобы найти себе работу. Систем подбора персонала не существовало, но слухи, что в Дубае нужна рабочие руки, разнеслись быстро.

В отличие от городов типа Бомбея или Гуанчжоу, куда мигранты стекались в основном из окрестной сельской местности, Дубай был наводнен рабочими из дальних стран, что было характерно для проектов, к которым имела отношение Великобритания. В середине 1950-х гг. в городе было больше иностранцев, чем местных жителей. С каждой новой стройкой или инженерным проектом их прибывало все больше – и каждый был уверен, что именно здесь, среди окруженных песками стройплощадок, несмотря на очевидные риски для жизни и здоровья, его ждет успех.

Не для печати

В Дубае нет архива в открытом доступе. Многие документы, казалось бы, должны быть доступны, но найти их не удастся. Нет кадастровых карт, разработанных муниципалитетом на основе плана Харриса, нет первых указов, которые администрация издавала для поддержания порядка в городе. Те, кто соглашался поделиться воспоминаниями, избегали рассказов о том, что могло бы быть неправильно истолковано. Некоторые вещи звучали с оговоркой «не для печати», но это были не скандальные, а легко объяснимые случаи – неудивительно, например, что правитель быстроразвивающегося города, находившийся под влиянием Великобритании, вынужденный считаться с мнением иностранных экспертов и поддерживать баланс местных политических сил, может иногда проявить темперамент. Историю Дубая приходится собирать из черновиков, намеков, обрывочных сведений и редких сохранившихся документов. Казалось бы, модернизация, особенно с упором на порядок и организацию, должна была бы оставить за собой огромный архив. Возможно, в том, что письменных свидетельств почти не сохранилось, можно усмотреть проявление политической воли правителей, которые хотели оставить в сознании людей только один образ города – современный и процветающий.

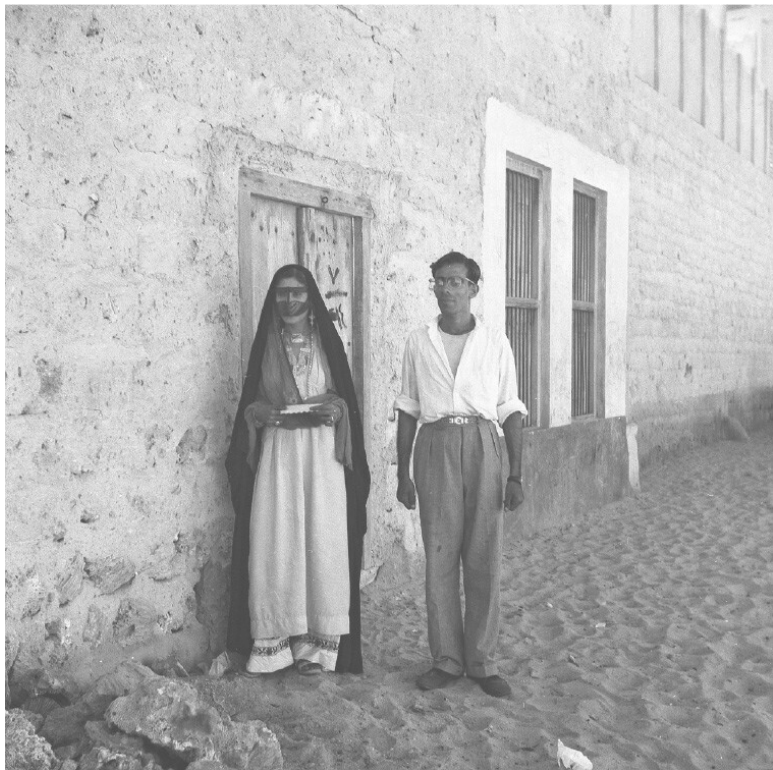


Рис. П. 6

Жители Дубая. Ноябрь 1959 г.

Из архива библиотеки Джона Р. Харриса

То, что почти все крупные проекты осуществлялись без должного внимания к документированию истории, можно объяснить и тем, что на это попросту не было време-

ни. Ряд инфраструктурных объектов носит имя шейха Рашида, но установкой мемориалов городские власти не увлеклись – если не считать «вечного огня» в честь открытия нефти в Дубае. Окружение Рашида высказывало соображение, что шейх был слишком деловым человек для подобных вещей.

На маркетинг тем не менее ресурсов и времени не жалели. Истории о трансформации Дубая появлялись на страницах лондонских газет *The Times*, *Financial Times*, *The Economist* и сотен других изданий. С 1960-х гг. в правительстве Дубая работал отдел по связям с общественностью. Члены команды говорили и на английском, и на арабском, и их задачей было сделать так, чтобы Дубай не сходил с передовиц газет. В статьях старались не упоминать о прошлом, создавая впечатление, что современный Дубай – это и есть точка отсчета истории города. Постепенно исторические факты забывались, и когда историю, наконец, захотели рассказать, она оказалась зарыта слишком глубоко. Теперь, когда в том, чтобы эта история была рассказана, заинтересованы и обладатели значительных капиталов, существует соблазн заполнить пропуски красивой выдумкой вместо неудобных фактов²⁰.

Дональд Хоули однажды посетовал, что «такой неболь-

²⁰ На момент работы над книгой были открыты два из 23 павильонов музея Аль-Шиндага в Дубае. Один из них посвящен Хор-Дубаю, другой – парфюмерной промышленности. У экспертов ушли годы на поиск документальных свидетельств, использованных для наполнения этих экспозиций.

шой город генерирует так много документов»²¹, что свидетельствовало об успешном создании административных процедур. Эта книга во многом основана на сотнях правительственных документов, которые все же попали в Национальный архив Великобритании и Британскую библиотеку. Среди этих бумаг есть и тщательно проработанные отчеты, и наспех составленные телеграммы. Досье, собранные политическими агентами, содержат сведения о политической атмосфере и экономических условиях в Дубае во времена модернизации. На основе фрагментов бумаг из разных папок можно составить представление о том, что осталось между строк. Историк Нелида Фуккаро, однако, предостерегает от безоговорочной веры британским документам. Даже открыв в Дубае политическое агентство, британцы все равно не смогли разобраться в тонкостях внутренней и внешней политики эмирата – несмотря на уверенность, с которой они об этом рассуждали²². Британские архивы дают субъективную, а следовательно, неполную картину, но они, безусловно, несут ценную информацию о политической подоплеке действий Великобритании в Дубае.

Даже британские документы не всегда информативны. В поисках точно сформулированных целей и задач мы встре-

²¹ *Hawley, The Emirates*, 223.

²² *Nelida Fuccaro*, «Review of Ruling Shaikhs and Her Majesty's Government: 1960–1969 by Miriam Joyce», *International Journal of Middle East Studies* 39, no. 3 (August 2007): 480–482.

чали, например, требование объяснить бухгалтерское несоответствие в три фунта стерлингов или предупреждение об административном взыскании за покупку автомобиля не британского, а американского производства. С одной стороны, эти детали могут показаться тривиальными и не заслуживающими внимания – как для бюрократа того времени, тонущего в бумагах, так и для современного историка. С другой стороны, все вместе они проливают свет на принципы, которыми руководствовалось политическое агентство при ведении дел в Дубае. Короткая телеграмма из Лондона оказывается важной, если ее пристально изучить на предмет сообщений между строк, как в свое время делали политические агенты – а им порой приходилось ломать голову над тем, как преподнести новости местному скептически настроенному сообществу. Бюрократические мелочи показывают, что даже в городе, который называют городом-экспонатом, развитие городской инфраструктуры необязательно сопровождается обсуждением одних лишь глобальных идей.

Кроме документов британского правительства можно почерпнуть исторические сведения из статей журналистов, в основном западных, но не всякая статья бывает основана на достоверной информации. Британские консультанты на службе правительства Дубая и сам шейх Рашид финансировали публикации заказных статей с подчас голословными заявлениями относительно экономической статистики. Журналисты и редакторы были заинтересованы в краси-

вых историях, поэтому принимали данные на веру. Вдобавок, лондонские газеты *The Times* и *Financial Times* в 1960-е и 1970-е гг. не разграничивали рекламные материалы и редакционные. Также существует множество профессиональных изданий, в которых публиковались статьи о дубайских проектах. Во многих из них положительная оценка достижений в конкретной отрасли переносилась на Дубай в целом. Не стоит забывать и об изданиях на арабском языке – в частности, статьи *Akhbar Dubai*, издания муниципалитета Дубая, проливают свет на то, какое мнение о себе хотело сформировать местное правительство.

Существует также архив Джона Харриса, который хранится у него дома и в лондонском офисе. Поговорить с Харрисом удалось только один раз, так как он скончался в 2008 г. К тому же Харрис пережил несколько инсультов, что повлияло на точность его воспоминаний. К сожалению, возможность узнать его сторону истории из первых уст упущена, но многое можно понять из его проектов, фотографий, рисунков и писем. Также он оставил записи лекционного курса, в котором эпизодически упоминаются интересующие нас события.



Рис. II. 7

Шейх Рашид (*в центре*) на стройплощадке в окружении своих советников и экспертов, в том числе Джона Харриса и Уильяма Даффа (*на переднем плане, второй и третий слева*)

Из архива библиотеки Джона Р. Харриса

В этой книге мы сосредоточимся на влиянии, которое иностранные специалисты оказали на Дубай, и почти не будем касаться другого важного фактора, оказавшего серьезное воздействие на формирование городской среды Дубая, а именно влияния местных богатых торговцев. Их семьи за-

нимались бизнесом в порту Дубая с XIX в. Роль этих людей в городе стала меняться с прибытием британских агентов и специалистов-нефтяников, занимавшихся разведывательными работами на шельфе. Им пришлось адаптироваться, чтобы сохранить свой бизнес и влияние на политику города, поэтому они вынуждены были сотрудничать с шейхом Рашидом и британским политическим агентством, а временами конкурировать с ними²³. Они были весьма разношерстными – от прожженных коммерсантов, ведомых исключительно желанием наживы, до прогрессивных реформаторов – и имели большой вес в обществе. Некоторые из них сыграли значительную роль в формировании облика Дубая. Именно эти люди построили первые торговые центры, ряды роскошных вилл и многоквартирных домов, в которых столь нуждалось растущее население города.

Хотя британское правительство поддерживало правление семьи аль-Мактум, англичане также разделяли интересы торговцев. К тому же именно торговые связи купцов обеспечивали прибытие в порт Дубая необходимых материалов и товаров – цемента, стали, кондиционеров, автомобилей и строительной техники, – когда начался строительный бум. Об основных фигурах в этом сообществе, в отличие от Мактумов и британцев, мало что известно. Некоторые фамилии упоминаются в этой книге, но их история требует более подробного изучения.

²³ *Onley, Arabian Frontier of the British Raj*, 1–54.

О чем эта книга

Эта книга рассказывает о том, как эксперты в разных областях убеждали власть поручить им работу – и выполняли ее.

Сегодня те, чья задача – работать над обликом Дубая, зачастую воспринимают город как игровую площадку, где им дозволено беспрепятственно развлекаться.

«Каждый архитектор мечтает построить город с чистого листа», – писал бывший мэр Лондона, отработывая гонорар за рекламу Дубая²⁴. На практике нередко выходит так, что те, кого наняли, чтобы проектировать город, вместо инноваций демонстрируют несдержанность, потворствуют небрежности в ущерб профессионализму. Закончив работу, архитектор может оглядеть свой чертеж, пожать плечами и произнести: «Для Дубая сойдет». Такая самоирония, когда работа делается исключительно ради денег и новых контрактов, говорит о профнепригодности. Уж лучше отступить от заказчика, чем, относясь к нему с пренебрежением и дистанцируясь от своих проектов, продолжать претендовать на контракты!

В отличие от многих современных проектов (в том числе подводных курортов и отелей на колесе обозрения), раз-

²⁴ Электронное письмо от 26 июня 2008 г., World Architecture Congress at Cityscape Dubai 2008.

работки Джона Харриса были должным образом оформлены, добросовестно спроектированы и по большей части реализованы, притом качественно. Почти все, что Харрис разработал для Дубая, со временем было снесено, но успело сыграть свою роль в формировании города. Расположение улиц в «старом Дубае» все еще подчиняется плану Харриса, хотя их ширина, предназначение и застройка, конечно, уже не соответствуют его первоначальным намерениям. Сравнивая планы Харриса с тем, как выглядит Дубай сегодня, нужно помнить о том, какие глобальные политические и экономические силы влияли на облик города. Дубай не мог быть спроектирован одним автором с чистого листа.

После краткого введения мы перенесемся в 1955 г., за четыре года до прибытия Харриса в Дубай, – в то время, когда британское правительство предпринимало первые попытки организовать программу модернизации Дубая. Тогда этой задачей занимались британские служащие, инженеры, консультант из Ирака и подрядчик, претендовавший на эксклюзивный контракт. Их успехи и неудачи в совокупности привели к тому, что в Дубае появился Джон Харрис и что именно его план оказал решающее влияние на развитие города. Без этих людей у Харриса ничего бы не вышло. Начиная с четвертой главы мы проследим за первыми десятилетиями процесса модернизации Дубая через призму карьеры Джона Харриса, излагая события в соответствии с их хронологией. В историях о ключевых проектах Харриса хорошо про-

смаатриваются политические и экономические реалии Дубая тех времен. Примеры работ Харриса – в частности, проекты больницы, банка, гостиницы и самого высокого офисного здания в Дубае – показывают, каким образом решались вопросы гигиены, торговли золотом, иммиграции и бизнеса в целом. У нас нет цели рассказать обо всех проектах Харриса – мы сосредоточимся на проектах, по которым можно судить о том, как шла работа на заре модернизации Дубая. Неслучайно восторженные отзывы чаще всего звучали именно об этих проектах.

Город-глянец. Пустышка. Фальшивка. Такими эпитетами порой награждают Дубай сегодня, имея в виду, что за блестящими фасадами нет авторского замысла. Говорят, что город вовсе не такой, каким кажется, и что нужно увидеть его «темную сторону», чтобы по-настоящему его узнать²⁵. Безусловно, городская застройка осуществлялась прежде всего из соображений эстетики. Более того, фактической причиной начавшейся модернизации можно считать желание Великобритании улучшить имидж города. Первые проекты называли «витринами». Да, фасады банков и туристических объектов сияли напоказ, но больница, муниципалитет и порт строились для того, чтобы создать впечатление современного города и дать всем понять, что город не исчезнет. Он будет расти и развиваться, надежно опираясь на свое бетонное ос-

²⁵ См., например: *Johann Hari*, «The Dark Side of Dubai», *The Independent* (7 April 2009).

нование.

Современная архитектура определила как физический облик Дубая, так и его образ в глазах всего мира. Начиная с лета 1960 г., когда Харрис впервые показал созданный им план, Дубай пережил несколько взлетов и падений, но всеобщая вера в его процветание удерживала его на плаву. Создав план, город заявил о себе, но только благодаря непрерывному совершенствованию он сохранил свое место на мировой арене.

Глава 1

Суета

– Мы были здесь раньше, чем любая другая современная держава.

Джордж Керзон репетировал речь, готовясь к скорому прибытию гостей. Эти слова будут повторяться в течение всего британского присутствия в странах Персидского залива: «Мы обнаружили хаос и навели порядок». Вице-король и генерал-губернатор колониальной Индии Керзон стоял на борту военного корабля «Аргонавт» в 10 км от побережья Договорного Омана 21 ноября 1903 г.

«Мы были здесь» – это фигура речи. Британская гегемония была установлена в этих местах более 80 лет назад, но за это время ни Керзон, ни какой-либо другой высокопоставленный британский офицер не ступал на землю Договорного Омана. «Здесь» относилось к протяженной береговой линии Персидского залива, берегам, охраняемым военными кораблями с целью подавить любой вызов господству Великобритании²⁶. Керзон хотел впечатлить местных лидеров «внешними атрибутами» британской силы в том же году, когда рос-

²⁶ *Lorimer J. G., Birdwood R. L. Gazetteer of the Persian Gulf, Oman, and Central Arabia. Shannon: Irish University Press, 1970, republished. Vol. I, pt. 2. P. 2638.* Персидский залив, также известный как Арабский залив, в англоязычной традиции часто именуется просто «Залив» (the Gulf).

сийские и французские военные корабли вошли в воды Персидского залива, а немецкие инженеры создали проект железной дороги между Берлином и Багдадом²⁷. Прибыв с флотилией из семи пароходов, Керзон при полном параде репетировал выступление, которое напечтает прибрежным правителям о «полном политическом и коммерческом господстве Великобритании» над ними. Гости, правда, задерживались из-за шторма.

Основной полномочий Керзона были «как минимум восемь» договоров. Договоры, обещающие «бескорыстное» наведение порядка, предполагали двусторонние отношения между Великобританией и эмиратами на южном берегу Персидского залива. Договоры были подписаны, когда в 1819 г. британский флот разгромил побережье. В результате наступления, «непродолжительного», но «ожесточенного», была свергнута правившая на побережье династия аль-Кавасим²⁸. «Старый режим беззакония и насилия изжил себя». Через несколько недель после разрушения крепостей и заключения в тюрьму местных лидеров был наспех составлен «Генеральный договор о мире для прекращения грабежей на су-

²⁷ *Abdullah M. M. The United Arab Emirates: A Modern History. Abu Dhabi: Makarem, 2007. P. 27.*

²⁸ *Lorimer J. G., Birdwood R. L. Gazetteer. Vol. I, pt. 2. P. 2638.* Еще до того, как предки семьи аль-Мактум прибыли в Дубай в 1833 г. из Абу-Даби, представители Дубая присутствовали при подписании этих договоров. На подписании договоров в Шардже в 1820 г. девятилетнего правителя Дубая представлял его дядя.

ше и пиратства на море» – первое соглашение, возвестившее о британском господстве²⁹.

Так называемая абсолютная безопасность пребывания в водах Персидского залива была достигнута благодаря военному надзору и драконовским ограничениям на торговлю. Формально эксклюзивные соглашения ограничивали импорт в регион: было разрешено ввозить только британскую продукцию, Договорный Оман оказался отрезан от мира. Прибыльная жемчужная промышленность выжила только потому, что доля в ней принадлежала подданным в Индии³⁰. Договоры устанавливали британскую политику, направленную на сохранение статус-кво: региону надлежало оставаться таким, каким его обнаружили британцы, – обескровленным войной 1819 г. С тех пор британские официальные ли-

²⁹ *Lorimer J. G., Birdwood R. L. Gazetteer of the Persian Gulf, Oman, and Central Arabia. Shannon: Irish University Press, 1970, republished. Vol. I, pt. 1. P. 198; Kelly J. B. Britain and the Persian Gulf: 1795–1880. Oxford: Clarendon Press, 1968. P. 139–160, 211.*

³⁰ Например, запрещено было импортировать немецкое водолазное оборудование, которое могло бы облегчить труд ныряльщиков за жемчугом, особенно в сезон штормов. Британский чиновник аргументировал пользу запрета: если бы ныряльщики за жемчугом получили такое оснащение, для работы в этой отрасли потребовалось бы меньше людей и безработные могли заняться сомнительными делами, например «контрабандой оружия, работоторговлей и пиратством». В действительности такое оборудование могло бы послужить большей диверсификации экономики. Если бы добычей жемчуга занималось меньше людей, могла бы возникнуть более разнообразная и устойчивая экономика, способная противостоять выращиванию искусственного жемчуга в Японии в 1930-е гг. См.: *Abdullah M. M. United Arab Emirates. P. 103–104.*

да делали вид, что руководят народами, не нуждавшимися в изменениях и даже не желавшими их. Впрочем, никто и не предлагал никаких изменений.

Договоры определяли положение семи эмиратов: Дубай, Абу-Даби, Шарджу, Умм-эль-Кайвайн, Фуджейру, Аджман и Рас-эль-Хайму³¹. Предполагалось, что британцы управляют ими, используя дипломатию, а не оружие, «используя прежде всего принцип экономии силы для достижения своих целей»³². «Экономия силы» предполагала, что британцы наблюдают только за ситуацией на море, тем самым обеспечивая невмешательство Великобритании во внутренние дела эмиратов на суше. «Экономия силы» также означала, что эмираты не назывались колониями или протекторатами. Использование любого из этих терминов возлагало бы на британцев слишком большую ответственность за землю со скудным, по крайней мере на тот момент, потенциалом добычи.

Статус эмиратов прояснился к 1853 г., когда лидеры подписали «идеальный договор о морском перемирии», где название эмиратов соответствовало британской логике. Авторы так называемых договоров придумали слово, объединяющее отдельные эмираты в единое целое, – «договорный». Неологизм «Договорный Оман» определял территории как единицу и подчеркивал их подчиненное положение

³¹ *Kazim A. The United Arab Emirates A. D. 600 to the Present: A Socio-Discursive Transformation in the Arabian Gulf. Dubai: Gulf Book Centre, 2000. P. 152.*

³² *Hawley D. The Trucial States. London: Allen & Unwin, 1970. P. 164.*

по отношению к Британской империи. Но даже это название было лучше предыдущего: Пиратский Берег.

Размеры «Аргонавта» не позволяли приблизиться к мелководному берегу Договорного Омана, поэтому для перевозки Керзона на сушу был подготовлен небольшой паровой бот. Однако, чтобы не обременять себя борьбой со стихией, вице-король приказал правителям и другим сановникам самим явиться к нему. Во второй половине дня на борт «Аргонавта» поднялись члены делегации, утомленные «бурным морем» и «изнуренные морской болезнью, хотя они были потомками... пиратов и буханьеров»³³. Керзон принял их, «сидя на высоком троне» в окружении офицеров на верхней палубе корабля, «убранной богатыми драпировками и расшитыми золотом коврами». Для прибывших не хватило стульев: многие из них разместились прямо на палубе.

Керзон представил «краткий экскурс в историю британского присутствия в арабских водах Персидского залива» и напомнил гостям о договоре, подписанном их предками: «Наша торговля, как и ваша безопасность, находилась

³³ *Lorimer J. G., Birdwood R. L. Gazetteer. Vol. I, pt. 2. P. 2637.* Визит Керзона в регион описывался так: «Памятный круиз, совершенный лордом Керзоном по Персидскому заливу в конце 1903 г., был предпринят с целью осмотреть находившиеся там индийские учреждения, встретиться с арабскими шейхами, заключившими договоры с британским правительством, и утвердить полное политическое и коммерческое превосходство Великобритании в водах Персидского залива».

под угрозой и требовала защиты»³⁴. Вице-король говорил по-английски. Когда он закончил, человек в штатском, сидевший среди собравшихся, прочитал им перевод на арабский. Восседая на троне, Керзон со скучающим видом смотрел сверху вниз. Свидетельств о том, что кто-либо из местных лидеров выступил на борту «Аргонавта», не сохранилось. Гости получили «щедрый подарок» – золотые часы, сабли и винтовки – и вернулись на бот, чтобы пересечь бушующее море и переждать длительное, хотя и временное, пребывание иностранца³⁵.

³⁴ *Lorimer J. G., Birdwood R. L. Gazetteer. Vol. I, pt. 2. P. 2632, 2638; Hayhurst J. Curzon's Durbars and the Alqabnamah: The Persian Gulf as Part of the Indian Empire // British Library Asian and African Studies Blog (30 Dec. 2014). <https://blogs.bl.uk/asian-and-african/2014/12/curzons-durbars-and-the-alqabnamah-the-persian-gulf-as-part-of-the-indian-empire.html>.*

³⁵ К 1949 г. Дубай и другие эмираты получили статус «государств, находящихся под протекторатом Великобритании», что также не проясняло политические отношения. Гленкэрн Бальфур-Пол, бывший политический агент в Дубае, отмечал, что британцы «поддерживали неопределенность состояния эмиратов» (*Bagpipes in Babylon: A Lifetime in the Arab World and Beyond. London: I. B. Tauris, 2006. P. 190*).

На суше

В 1953 г., спустя 50 лет после того, как Джордж Керзон не соизволил сойти на берег, в эмират Шарджа прибыл Кристофер Пири-Гордон. Он был первым политическим представителем МИДа в Договорном Омане и инициировал проект, предполагавший большее вмешательство во внутреннюю политику региона, чем любая британская директива со времен военно-морских атак 1819 г.

Перед прибытием Пири-Гордона рядом с британской авиабазой в Шардже разместились вооруженные силы Договорного Омана. Личный состав защищал сухопутные границы эмиратов от внешних врагов – а конкретнее, от Саудовской Аравии. Пири-Гордон прибыл в тот период, когда на охраняемых землях под руководством британцев активно велись поиски нефти. В 1935 г. британские чиновники в Бахрейне отдали первые нефтяные концессии в регионе подконтрольной Великобритании компании Petroleum Development (Trucial Coast), или PDTC³⁶. Поскольку в 1950-е гг. открылись новые перспективы, нужен был надежный порт для пополнения запасов. МИД предполагал, что порт, который будет оказывать необходимые услуги, будет расти и приносить

³⁶ *Abdullah M. M. United Arab Emirates. P. 66. PDTC управляла компания Petroleum Concessions Limited.*

прибыль³⁷. Несмотря на то, что в Шардже уже более 100 лет работал офис Британского агентства, а с 1932 г. – и аэропорт, и порт Абу-Даби был ближе всего к наиболее перспективным районам разведки, к 1950 г. британское правительство возлагало «больше надежд» на порт Дубая. Так на Дубай, некогда считавшийся недостойным даже статуса протектората, была сделана основная ставка в британской погоне за нефтяными доходами³⁸.

³⁷ Marshall to Hird. 16 May 1957 // National Archives (NA). United Kingdom. FO 371:127013; *Abdullah M. M.* United Arab Emirates. P. 67; *Heard-Bey F.* From Trucial States to United Arab Emirates: A Society in Transition. London: Motivate, 2005. P. 258.

³⁸ Pelly to Secretary of State. 26 June 1950 // National Archives (NA). United Kingdom. FO 371:82047.



Рис. 1.1

Грузчики и разгруженный товар, Хор-Дубай. Около 1955 г.

Из архивов семьи Трипп

Авиабаза в Шардже и лагерь рекрутов свидетельствовали о британском военном присутствии, теперь же Пири-Гордону предстояло организовать в перспективном порту «управление» и «социальные услуги»³⁹. У него было более широ-

³⁹ A Note on the Wealth of Dubai. 24 June 1950 // National Archives (NA). United Kingdom. FO 371:82047. После предоставления Индии независимости в 1947 г.

кое понимание *порядка*, чем у Керзона. Теперь этот термин включал финансовые и социальные аспекты. Пири-Гордон щеголял примерно такой же парадной формой, как и Керзон, но он не командовал военными силами – он должен был наладить работу администрации в Дубае и установить за ними контроль. В городе, где, по мнению британских чиновников, не было «вообще никакого управления» – разве что «плохо обученные клерки», – создание «небольшой администрации» под британским патронажем сулило британскому правительству «гораздо больше шансов получить контроль над будущими нефтяными доходами»⁴⁰. С прибытием Пири-Гордона стал очевиден новый подход к Дубаю: предполагалось обеспечить минимальные вложения и растущий объем работ для британских специалистов. Дубай должен был развиваться как город, приносящий прибыль, на побережье, над которым так долго пытались установить контроль британские военные корабли.

В ожидании завершения строительства нового комплекса зданий политического агентства в Дубае Пири-Гордон поселился в арендованном доме в Шардже. Территорию для британского агентства предоставил шейх Рашид, фактический правитель Дубая. Предоставление участка у берега лагуны могло бы показаться жестом гостеприимства, если бы

британское управление Договорным Оманом переместилось из колониального правительства Индии в МИД в Лондоне.

⁴⁰ A Note on the Wealth of Dubai. 24 June 1950 // National Archives (NA). United Kingdom. FO 371:82047.

он не располагался «в отдалении от города, по ту сторону от кладбища». Многие подозревали, что Рашид выбрал отдаленный участок, чтобы британцы не «слишком активно вмешивались в дела населения Дубая». В марте 1954 г. политический агент переехал в «не самый внушительный» комплекс, состоявший из «длинных, низких сараев, сливавшихся с окружающими песками», и огороженный «сетчатым забором, который делал его похожим на место заключения». Пири-Гордон называл это место «лепрозорием»⁴¹ – но оттуда, даже находясь достаточно далеко от порта, Пири-Гордон мог вести предметное и систематическое наблюдение за делами города.

⁴¹ Walker J. Tyro on the Trucial Coast. Durham, UK: Memoir Club, 1999. P. 58. Примерно там же сегодня находится британское консульство. Британцы сами выбрали это место. Готовясь к прибытию политического агента, чиновник размышлял о том, какой будет жизнь будущих агентов: «Надеюсь, вы согласитесь со мной, что любому британскому офицеру или клерку, отправленному в такое тоскливое место и такой климат без каких-либо удобств и даже без компании других европейцев... если он хочет сохранить здоровье или душевное равновесие, для отдыха ему и его жене нужно создать самые лучшие условия» (Jackson to Walters. 4 Nov. 1947 // National Archives (NA). United Kingdom. WORK 10:124).

Кинжалы и каналетто

Вспоминают, что Пири-Гордон порой слишком увлекался вечеринками и собраниями в своей новой резиденции. Тем не менее его общительность удачно способствовала сбору информации об успехах торговцев Дубая. Все, что следовало знать о городе, можно было увидеть в Хор-Дубае, «естественной лагуне с соленой водой, соединенной с морем извилистым каналом, протекающим через песчаный пляж»⁴².

Городская гавань Хор-Дубай представляла собой болотистый морской рукав. Из-за приливов и погодных условий глубина гавани менялась более чем на пять метров. Береговая линия приобретала другие очертания в течение нескольких дней и даже часов. На низких берегах случались паводки. Здесь хозяйничали те, кто знал, когда лагуна становится судоходной и на какой незаметной отмели могут потерпеть крушение даже самые крепкие корабли. Морской рукав и, следовательно, Дубай зависели от приливов и превратностей погоды, а движение водного транспорта было ограничено несколькими часами в день. Из-за отлива суда не могли

⁴² Sir William Halcrow & Partners to Pirie-Gordon. 12 Jan. 1955 // National Archives (NA). United Kingdom. FO 371:114696. В документах британского правительства до 1971 г. компания Sir William Halcrow & Partners часто упоминалась как Halcrows, и до того, как компания была приобретена более крупным конгломератом CH2M, а затем Jacobs Engineering Group, она была известна как Halcrow. Это название используется по всей книге.

проходить под покровом ночи, чтобы избежать уплаты импортной пошлины. Для охраны входа в гавань в ночное время достаточно было одного сторожа на лодке, вооруженного только тусклым фонарем⁴³.



Рис. 1.2

Вид с воздуха на Бур-Дубай – примерно в то время, когда британское правительство установило, что в порту Дубая было «больше перспектив», чем где-либо еще в Договорном Омане. Вокруг изгиба водного пути находятся печально из-

⁴³ *Heard-Bey F. From Trucial States. P. 249.*

вестные песчаные отмели, опасные для грузовых судов.

Из архивов библиотеки Джона Р. Харриса

Илистые воды гавани разделяли тогда еще два конкурирующих города: Бур-Дейру и Бур-Дубай⁴⁴. Объединяющим фактором был доступ к Хор-Дубаю, а также британские договоры, установившие власть династии аль-Мактум в обоих городах. Расстояние между двумя берегами составляло максимум 300 м – достаточно, чтобы жители на обоих берегах ощущали себя независимыми друг от друга. Сегодня Хор-Дубай глубок, его русло четко обозначено каменной облицовкой. В 1954 г. в большинстве мест можно было спуститься к воде по пологим берегам. Хор-Дубай был не просто гаванью, ему отводилась важная роль в повседневной жизни горожан. На подгоняемых прохладным бризом небольших лодках, абрах, люди переправлялись с одного берега на другой. Когда же происходил отлив или уровень воды оказывался слишком низким для прохода кораблей, Хор-Дубай служил местом публичных собраний. Для спасения от жары были оборудованы открытые пляжи: здесь отдыхали, купались, устраивали общественный туалет. Семьи собирались

⁴⁴ Арабское слово «бур» можно приблизительно перевести как «территория». К тому времени, когда Бур-Дейра окончательно стал частью города Дубай, он уже назывался Дейра и считался районом города. В этой книге Бур-Дейра называется отдельный город, который был независимым от Бур-Дубая. Бур-Дубай до сих пор используется для обозначения района Дубая, который примерно соответствует границам старого города.

у кромки воды, чтобы отдохнуть и постирать белье. Отдельные участки были выделены для мытья телег от песка. Прилив уносил оставленный мусор.



Рис. 1.3

Маленькие лодки, или абры, на пристани в Бур-Дубае.
1959 г.

Из архивов библиотеки Джона Р. Харриса

В 1950-е гг. казалось, что невозможно описать Хор-Дубай, не используя слово «суета». Не имея альтернативы, дубайские торговцы по-прежнему полагались на древние тра-

диции торговли. Вызванный Великобританией застой провоцировал у иностранных наблюдателей эстетический интерес к «заповеднику» древности, давно исчезнувшей в других местах. Дубай был наполнен «ароматами чего-то неожиданного, необычного, любопытного, броского или причудливого»⁴⁵. Дороги вели от гавани к базарам, которые, по мнению этих наблюдателей, были аутентичными, в отличие от базаров Алеппо и Каира, к тому времени наводненных туристами. Базары Дубая, менее грандиозные, но недоступные для большинства жителей Запада, привлекали своим колоритом. В сдержанном описании региона в 1954 г. Руперт Хэй, бывший британский чиновник в соседнем Бахрейне, делится своими впечатлениями о Дубае:

⁴⁵ *Law H. D. G. Romance of the Persian Gulf // Edinburgh Review. 1927. Vol. 246, no. 502. P. 210.*



Рис. 1.4

Дау с белыми парусами в Хор-Дубай, 1960 г.

Из архивов библиотеки Джона Р. Харриса

«Базары Дубая по обеим сторонам широкого рукава – самые живописные, что я видел на Ближнем

Востоке, там вы переноситесь во времена «Тысячи и одной ночи». В узких проходах, закрытых циновками, где мрак испещрен пятнами солнечного света, арабы, персы и белуджи выставляют разнообразные и разноцветные товары. Дикие племенные вожди с верблюжьими палками и кинжалами торгуются с лавочниками, а богатые персидские купцы в длинных развевающихся одеждах и головных уборах из золотой парчи ходят взад и вперед, занятые своими делами. Величественные дау заходят в гавань, опускают паруса и бросают якорь, а маленькие лодки целый день снуют туда-сюда, переправляя покупателей с одного берега на другой. Прямоугольные дома шейхов и купцов с высокими ветряными башнями бросают белые отражения на воду. Условия, конечно, примитивны, но здесь царит атмосфера суеты и процветания, которая придает этому месту особое очарование»⁴⁶.

Дональд Хоули, один из преемников Пири-Гордона, сделал вид, что не заметил нищету Дубая, чтобы разглядеть не только «живописное», но и художественное:

«Изящные абры скользят взад и вперед по спокойной сине-зеленой воде, отражающей "итальянские" ветряные башни, заставляя каждого посетителя шептать: "Каналетто"»⁴⁷.

⁴⁶ *Hay R.* Persian Gulf States and Boundary Problems // *Geographical Journal*. 1954. Vol. 120, no. 4. P. 439. На этот отрывок мне указала Табита Декер.

⁴⁷ *Hawley D.* The Emirates: Witness to a Metamorphosis. Norwich, UK: Michael Russell, 2007. P. 199.

Британские чиновники также отмечали «деловой характер» Дубая, «процветающий базар» и «оживленную атмосферу города»⁴⁸. Однако правда заключалась в том, что Дубай не был готов стать по-настоящему процветающим портом. *Суета* говорила о праздности, а не об энергии. Какой бы очаровательной гавань Дубая ни казалась тем, кто там не жил и не работал, это была заболоченная местность с хаотичной застройкой и полным отсутствием стали.

⁴⁸ A Note on the Wealth of Dubai. 24 June 1950 // National Archives (NA). United Kingdom. FO 371:82047. – Доклад о богатствах Дубая, 24 июня 1950 г.

Перевалочный пункт

В 1954 г. порт Дубая вовсе не производил впечатления. Тем не менее он оставался основным источником дохода Дубая после того, как жемчужная промышленность угасла, когда в 1930-е гг. на рынке появился искусственный жемчуг. В гавани работал всего один стальной кран. Движение остальных грузов обеспечивала бригада мужчин, которые таскали мешки на небольшие лодки и складывали их в штабели по границе порта. В отсутствие отелей и гостиниц прибывающие моряки вынуждены были оставаться на своих судах – повезло тем, у кого суда могли служить мобильными домами. Остальные обходились картоном и подручными материалами, купленными на суше. Их временные убежища едва ли можно было отличить от куч гниющего зловонного мусора на пристани. За уборку мусора никому не платили. Пири-Гордон отчитывался, что в городе нет дорог с твердым покрытием и даже элементарных коммунальных услуг, например водопровода и электричества. Гавань утопала в собственных отходах и выживала только благодаря ежегодным наводнениям.

Западные дипломаты и журналисты часто называли Дубай *сонной рыбацкой деревней* или *знойным болотом*. Оба образа вводили в заблуждение. Дубай не был сонным. В этой местности люди не могли заработать достаточно средств к су-

ществованию, чтобы лениться. Прибыль от незначительного экспорта: сушеной рыбы, перламутра и животных отходов, собранных как удобрение, – была минимальной. Торговцы ловили малейшие возможности, которые могли принести прибыль.

Не был Дубай и болотом, то есть стоячим водоемом, отделенным от проточной воды, изолированным и грязным. Британская политика пыталась превратить Дубай в захолустье, но этому противоречило его географическое положение. Несмотря на подобные планы, город обновлялся – он включался в глобальные торговые сети, культурный обмен и коммуникации. От этих связей зависело существование людей.

К 1950-м гг. торговцы Дубая – семейные фирмы арабов, иранцев и выходцев из Южной Азии – научились оборачивать изъяны британской политики в свою пользу. У торговцев был доступ в большой мир, и они использовали географию гавани в своих целях. Извилистая водная артерия образовывала «бухты», скрытые от британских биноклей и британских кораблей с большой осадкой. Хотя иногда британцы сходили на берег и физически применяли эмбарго, в большинстве случаев они закрывали глаза на местную торговлю. Возможно, слишком большое количество импортного оружия создавало риск вооруженного выступления, но британские силы чудесно обходились без досмотра партий шерстяных перчаток из Юго-Восточной Азии. Они также пред-

почитали не вмешиваться, когда грузы обходили иранскую или индийскую таможенную. География Дубая не только ограничивала британский контроль, но и позволяла британским силам заявлять о невозможности контролировать Дубай.

Признаки процветания были заметны лишь на базарах, где Пири-Гордон наблюдал, как ловко городские торговцы обходили британское эмбарго. Основная часть сухопутной торговли сосредоточена на базаре Дейры, куда поступали товары из Азии, Африки и Европы, в основном для отправки куда-то дальше. К 1950-м гг. под носом у британцев дубайские торговцы создали крупные торговые сети. Рис они привозили из Бирмы, пшеницу из Ирана, муку из Австралии, оттуда же поставляли консервированные фрукты. Из Великобритании пригоняли легковые автомобили, а из США – пикапы. Кофе привозили из Индии и Йемена, хотя торговцы умоляли британских чиновников разрешить им доступ к бразильским рынкам⁴⁹. К 1954 г. оборот Дубая, вероятно, превысил оборот портов в Иране и Омане. Словно большой сундук с сокровищами, весь базар закрывался с наступлением темноты. Без электричества город каждую ночь погружался во тьму, засыпая до восхода солнца.

В 1950-е гг. благодаря «открытой контрабанде» местное население могло заработать на жизнь⁵⁰. В других местах

⁴⁹ A Note on the Wealth of Dubai. 24 June 1950 // National Archives (NA). United Kingdom. FO 371:82047.

⁵⁰ Burrows to Riches. 27 Sept. 1957 // National Archives (NA). United Kingdom.

вдоль побережья Договорного Омана перспективы заработка были еще хуже. В одном британском отчете побережье описывается как «самый уродливый участок земли, созданный Богом»⁵¹. Другой отчет, 1961 г., рекомендовал эвакуировать жителей Рас-эль-Хаймы, района, наиболее пострадавшего от британского нападения 1819 г., – словно длительное вынужденное обнищание было внезапным природным бедствием⁵².

Многие жители прибрежных районов добирались до Дубая сами. Трехтонные грузовики, называемые такси, привозили в Дубай людей из других городов и деревень, а также с пустынных берегов, где высаживались мигранты, прибывшие морем. Благодаря экономическим перспективам порта, какими бы туманными они ни были, к середине 1950-х гг. здесь проживали от 20 000 до 30 000 человек⁵³. Как и любая другая статистика, подсчет населения представляет собой лишь оценки рассеянных британских чиновников. Какими бы ни были реальные цифры, значительную часть небольшого населения составляли мигранты – точнее, временные мигранты.

В какой-то момент в 1950-е гг. мигрантов оказалось боль-

FO 1016:591.

⁵¹ *Hay R. Person Gulf States. P. 437.*

⁵² *Tripp to Lamb. 23 Aug. 1961 // National Archives (NA). United Kingdom. FO 957:231.*

⁵³ *Dubai Harbour. 7 Jan. 1956 // National Archives (NA). United Kingdom. FO 371:120633.*

ше, чем коренного населения Дубая. Большинство жителей были приезжими и направлялись куда-то дальше, как только могли себе это позволить. Даже те, кто оставался в Дубае, мечтали о переезде в другое место. Странствующие рабочие оставались здесь на время прилива, но иногда задерживались, порой – на всю жизнь. Чтобы не слишком рисковать, даже те торговцы, которые считались местными, могли переселяться в отдаленные портовые города, такие как Бомбей и Карачи, и оставаться там на годы⁵⁴. Были и те, кто не мог позволить себе уехать, – например отчаявшиеся ловцы жемчуга, выживавшие за счет милостыни и мелкой черновой работы. Когда оптимизм в отношении перспектив Дубая начал давать всходы, первые проекты развития города удалось реализовать благодаря этой доступной, хотя и уставшей рабочей силе. Так последствия прошлого экономического спада подпитали последующий бум⁵⁵.

МИД Великобритании называл Дубай *entrepôt* – местом «между портами» или, возвращаясь к латинскому источнику, «между *местами*»⁵⁶. Находясь «между», Дубай был буферным регионом, неясным и неопределенным, намеренно хаотичным, открытым для изменений. В качестве перевалочного пункта Дубай позволял получить прибыль быстро,

⁵⁴ *Onley J.* Britain's Informal Empire // *Journal of Social Affairs*. 2005. Vol. 22, no. 87. P. 37.

⁵⁵ *Heard-Bey F.* From Trucial States. P. 250–251.

⁵⁶ *entrepôt*, n. // OED Online (Sept. 2019). Oxford University Press.

легко и зачастую сомнительными способами. Торговлю в Дубае называли «реэкспортом», отмечали низкие накладные расходы: нужно только место и рабочая сила для перевалки товаров с одной лодки на другую или их хранения на базаре.

Формула была проста: Дубай привлекал торговлю не благодаря порядку, а в силу его отсутствия. Контролируя подпольную деятельность, дубайские дельцы получали минимальную прибыль от торговли, ориентированной на другие страны. Дубай функционировал как последний оплот беззакония во времена ужесточения правил международной торговли. Как отмечали британские чиновники, перевалочный пункт был одним из немногих способов, за счет которых местные жители могли обеспечить себе средства к существованию: помощь со стороны британцев состояла в том, что они делали вид, что ничего не замечают. В постоянно меняющихся условиях политическое руководство пыталось установить некое подобие стабильности – но не слишком высокую стабильность, которая требовала бы серьезных финансовых или каких-то иных усилий, поскольку она угрожала бы разорвать те самые сети, благодаря которым Дубай оказался ценным для британцев. Снижать вмешательство до совсем незначительного уровня тоже было нельзя – это снизило бы ценность Дубая как актива. Работу порта могла бы подкосить его же собственная хаотичность, а упорные предприниматели, поддерживавшие Хор-Дубай, в любой момент могли переместиться в другое неосвоенное место.



A



Б



B



Г

Рис. 1.5 А–Г

Аэрофотоснимки, показывают, как извилистая форма рукава скрывала торговлю от обзора с берега. 1944 г.

Из архивов Музея Королевских ВВС



Рис. 1.6

Рабочие у колодца. 1959 г. Питьевую воду брали за пределами города, а затем продавали жителям Дубая в бочках из-под нефти.

Из архивов библиотеки Джона Р. Харриса

Отсутствие долгосрочного планирования было вечной помехой в работе британского агентства. В 1949 г. грубая попытка навязать «сверху вниз» некие жесткие правила не сработала в Дубае. Чиновники, работавшие в Великобритании, познакомили отца Рашида, шейха Саида аль-Мактума, с частной британской компанией, которая предлагала построить «капитальные здания» в Дубае, где до сих пор не было ни одного бетонного дома. Строительная компания Holloway and Brothers брала на себя обязательство возвести дома при условии, что получит монополию на всю будущую «долгосрочную политику и планирование», и выплачивать ренту правителю⁵⁷. Когда план был представлен правителю Дубая, он отложил принятие решения до окончания месяца Рамадан. Срок истек, но ответа не последовало. Британские чиновники решили не тревожить Саида. В конце концов компания Holloway and Brothers потеряла интерес и, завершив несколько строительных контрактов ограниченного масштаба, покинула город.

Шейх Саид мягко отразил наглую попытку британского правительства навязать упрощенную градостроительную схему – ограничительное соглашение, которое сдерживало бы потенциал Дубая. Условия Holloway and Brothers закладывали базу для фабричного поселка, а не города. Пра-

⁵⁷ Lindsay to Pelly. 8 Oct. 1949 // British Library, Indian Office Records, R/15/2/385. В итоге Holloway построила первое в Дубае здание больницы, представлявшее собой лишь бараки из бетонных блоков (*Meyer C. Visit to Dubai, August 1957 // John R. Harris Library*).

витель, вероятно, беспокоился о том, что монополия частной британской компании задушит развитие, а требование иностранцев о долгосрочной аренде, безусловно, повлечет политические последствия для правящей семьи аль-Мактум. Если бы британская компания получила эксклюзивные права на застройку, пошли бы слухи, что Дубай колонизируется – или что прибыль Дубая находится в руках британцев, а не местных предприятий, – для местных купцов это звучало бы еще хуже.

Из-за непрямого отказа Саида Holloway and Brothers первая британская попытка стимулировать развитие Дубая провалилась, но привела к долгосрочным результатам. Она показала, что руководство Дубая может довольно легко и без серьезных последствий сопротивляться воздействию со стороны британцев. Если британские чиновники не были готовы принуждать правителя Дубая следовать своим указаниям, они должны были создать структуру, которая выдавала бы любой британский замысел относительно Дубая за местную инициативу. Для подобных преобразований в порту Дубая предстояло навести относительный порядок и научиться согласовывать более серьезные проекты, чем постройку нескольких рабочих барачков. Британцы осознали, что, прежде чем предпринимать явные усилия для достижения видимых результатов, им нужно сформировать городской аппарат, который мог бы управлять развитием города в будущем. Политическое агентство решило создать муниципа-

литет.

Просвещенные правители

Поселившийся в «лепрозории» Кристофер Пири-Гордон был первым из восьми политических агентов, которым поручили «навести порядок в Дубае»⁵⁸. Он подчинялся непосредственно высокопоставленному политическому резиденту в Бахрейне и отчитывался МИДу в Лондоне. То, что не удалось сделать военно-морским офицерам и частному подрядчику – запустить бюрократические и технические процессы в Дубае, – поручили политическому агенту и горстке его заместителей. Ожидалось, что политические агенты не станут реализовывать схемы самостоятельно, а убедят местные правящие круги внедрить ограниченные и одобренные «программы развития», разработанные как для благосостояния местных жителей, так и для международного имиджа Великобритании.

Поначалу приходилось принимать конкретные меры на местах – например, организовывать вывоз мусора. Были и административные задачи – например, создать новую судебную систему и убедить шейха Рашида упорядочить сбор таможенных пошлин в порту⁵⁹. Но на каждом этапе поли-

⁵⁸ Tripp to Richards. 17 Aug. 1955 // National Archives (NA). United Kingdom. FO 1016:401.

⁵⁹ Tripp to Richards. 17 Aug. 1955 // National Archives (NA). United Kingdom. FO 1016:401.

тические агенты сталкивались с отказом собственного правительства финансировать даже самые скромные программы. Чтобы решить поставленные задачи на выделенные скудные средства, нужен был человек из дипломатических кругов, способный продвигать британские директивы и находить финансирование где угодно, только не в британской казне. В таком качестве выступил политический агент. Он должен был не просто находить иностранцев-подрядчиков, но и делать так, чтобы контракты на те или иные работы доставались британским компаниям. Благодаря такой структуре британская экономика могла получить нечто большее, чем принудительное установление монополии. Политическое агентство могло бы посеять перспективную идею, что множество британских компаний и экспертов принесут *британское качество* туда, где оно так необходимо⁶⁰. По мере роста общих доходов города будет расти и выгода для британской экономики.

Политический агент должен был вмешиваться во внутренние дела Дубая так, чтобы это не выглядело вмешательством. Местный арабский термин «ад даула», обозначающий британское правительство, один политический агент перевел как «правительственная власть», что никак не соот-

⁶⁰ «Британское качество» – термин, который часто использовали для описания британских специалистов и услуг. Статья о нем была в Glossary of Awaiting Encounters (см.: Hints to Business Men Visiting the Persian Gulf / Board of Trade. London, 1960).

ветствовало «скрытому» статусу политического агентства⁶¹. Тем не менее британское правительство продолжало описывать эту работу в изысканных формулировках. По словам одного политического агента, должность требовала «быть учителем, судьей, советником, министром иностранных дел и другом правителя»⁶². Если, например, политический агент сможет убедить шейха Рашида повысить налог на коммерческую недвижимость, то делать это следовало как бы по требованию местных жителей. Избегая явного утверждения власти, политический агент понимал, что его наняли для того, чтобы обеспечить легитимность, стабильность и предсказуемость результатов. От агента ожидали не столько насаждения британских ценностей, сколько их воплощения. По словам одного из чиновников МИДа, агент поддерживал «репутацию Британии как источника мудрости, авторитета, щедрости и власти»⁶³.

Агента отправляли в Дубай ненадолго, он редко задерживался там больше, чем на год или два, и это не упрощало его задач. Назначая каждого следующего агента, МИД мог менять свои приоритеты в регионе и выбирать человека с но-

⁶¹ *Hawley D.* The Emirates. P. 53.

⁶² Annual Review for 1970. 10 Dec. 1970 // National Archives (NA). United Kingdom. FCO 8:1510.

⁶³ Confidential report "Trucial States". 24 April 1957 // National Archives (NA). United Kingdom. FO 371:126900. – Секретный отчет «Договорный Оман», 24 апреля 1957 г.

вым набором навыков⁶⁴. Краткосрочные назначения мешали долгосрочному планированию. В ходе своей недолгой службы агент вел себя так, будто собирался занимать пост вечно, но на самом деле он служил временным звеном между Великобританией, властвовавшей над землями, окружавшими Индийский океан, и Великобританией, которая пыталась научиться играть «роль мировой державы» через частный бизнес⁶⁵.

«Британцы, возможно, и не были величайшими строителями империй в истории, – заметила однажды писательница Ян Моррис, – но они, несомненно, были величайшими строителями имперских городов»⁶⁶. Истории развития Гонконга и Сингапура, например, показывает, как бывшие британские колонии стали экономическими гигантами. Хотя сравнения с Гонконгом и Сингапуром уместны, при создании программы модернизации Дубая и других государств Договорного Омана политические агенты обращались к другим прецедентам, в частности, к проектам развития в соседних регионах.

Британская администрация ссылалась на «региональный план» – термин, которым историк архитектуры Стивен Рамос описывает, как британские чиновники использовали

⁶⁴ *Heard-Bey F.* From Trucial States. P. 310.

⁶⁵ *Darwin J.* The Empire Project: The Rise and Fall of the British World-System, 1830–1970. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2009. P. 580.

⁶⁶ *Morris J.* In Quest of the Imperial Styl // Architecture of the British Empire / ed. R. Fermor-Kesketh. New York: Vendome Press, 1986. P. 17.

прецеденты урбанизации за счет добычи нефти в таких местах, как Абадан, Кувейт, Манама и Аден⁶⁷. Этот план не отражал реального развития, но политический агент часто обращался за советом к другим административным чиновникам в регионе Персидского залива. В силу предыдущего опыта агентов в основу плана Дубая были положены чертежи городов Судана. Как минимум два политических агента, сменивших Пири-Гордона, работали в Суданской политической службе до того, как страна получила независимость в 1956 г. Они использовали свой опыт организации муниципалитетов в Судане и даже наняли суданских сотрудников для управления новым муниципалитетом Дубая. Один из этих сотрудников рассказал, что британские чиновники учили «управлять городами на основе концепций законов о местном самоуправлении Великобритании»⁶⁸.

Политическому агенту было поручено не только устанавливать системы управления в британском стиле, но и влиять на отношение к британскому руководству. В порту Дубая распространялись газеты на арабском языке и радиопрограммы, особенно египетские, – они морально поддерживали дубайское население, не получавшее выгод от британского правления. Следовало разработать политику реагирования на негативную информацию в прессе. Статья

⁶⁷ Ramos S. *Dubai Amplified: The Engineering of a Port Geography, Design, and the Built Environment Series*. Burlington, VT: Ashgate, 2010. P. 10.

⁶⁸ Камаль Хамза в разговоре с автором (Дубай, 7 декабря 2010 г.).

в бахрейнской ежедневной газете Al Meezan от 1 октября 1956 г. разоблачила нездоровые и опасные условия, в которых прозябали жители Дубая, где был установлен британский контроль: «Нет школы, нет муниципалитета и нет электричества». По словам автора, британские войска присутствовали, «чтобы препятствовать развитию». Автор утверждал, что, как оккупационная сила, политическое ведомство «должно открыть начальную школу и научить людей грамоте, а также создать муниципалитет, чтобы вытащить народ из грязи и болезней». Осуждая запустение Дубая, автор стремился лишней раз пробудить антиколониальные настроения арабского националистического движения: «Раньше империалисты смотрели на арабов как на пепел, но теперь они поняли, что арабы – это пылающий огонь, который сожжет их мечты»⁶⁹. Британские наблюдатели восприняли эту статью как часть разворачивающейся кампании против их влияния. Через несколько недель Великобритания окажется втянутой в Суэцкий кризис, который серьезно дестабилизирует ее положение в Персидском заливе.

⁶⁹ Цитата из Al Meezan, перевод на английский. 28 сентября 1956 г. (National Archives (NA). United Kingdom (NA), FO 1016:507).



Рис. 1.7

Вид на политическое агентство Договорного Омана со стороны Хор-Дубая. 1959 г. Чрезвычайно высокий шест с британским флагом был спроектирован так, чтобы его можно было увидеть из района Дейры.

Из архивов библиотеки Джона Р. Харриса

Британские чиновники, находившиеся в регионе Персидского залива, признавали многое из того, на что указыва-

ла статья в Al Meezan: в Дубае «не предоставляли муниципальных услуг, кроме элементарной системы уборки мусора», город страдал от «беспорядка и бедности»⁷⁰. Ужасные условия, о которых сообщала Al Meezan, в основном рассматривались как имиджевая проблема. В статье говорилось о «нанятой прессе», которая распространяла британские взгляды по всему региону, но британские чиновники понимали, что им трудно конкурировать с кампаниями в СМИ, играющими на национальной гордости арабов. Именно британская бесхозяйственность делала «чрезвычайно плохую рекламу» британскому правительству⁷¹. Один чиновник предлагал экономическую помощь, которая предоставлялась бы наподобие «витрины – когда предоставляется помощь и *демонстрируется ее оказание*»⁷². Другой заявлял, что наведение порядка в порту и городе «станет нашей заслугой»⁷³. Предполагалось «обеспечение постоянной преданности» элиты прибрежных государств, в противном случае они «могут попасть под влияние других стран, потенциаль-

⁷⁰ Burrows to Riches. 17 Oct. 1956 // National Archives (NA). United Kingdom. FO 371:120611.

⁷¹ *Burdett A.* Records of the Emirates: 1961–1965. Slough, UK: Archive Editions, 1997. Vol. I. P. 212.

⁷² Walmsley to Wigmore. 12 Jan. 1960 // National Archives (NA). United Kingdom. FO 371:140144. Курсив наш. – *Прим. пер.*

⁷³ Burrows to Riches. 17 Oct. 1956 // National Archives (NA). United Kingdom. FO 371:120611.

но враждебных [британским] интересам»⁷⁴. Проекты с конкретным результатом (в отличие, например, от программ повышения грамотности), должны были принести быструю выгоду, главной из которых был «доступ к нефти на лучших условиях»⁷⁵. Политическое агентство пришло к выводу, что для «сохранения позиций в регионе» нужен прежде всего контроль над дискурсом о видимых изменениях⁷⁶.

⁷⁴ Walmsley to Wigmore. 12 Jan. 1960 // National Archives (NA). United Kingdom. FO 371:140144.

⁷⁵ The Next Five Year's Plan. 8 Sept. 1959 // National Archives (NA). United Kingdom. FO 371:140143. – План на следующие пять лет. 8 сентября 1959 г.

⁷⁶ Tripp to Walmsley. 17 Aug. 1961 // National Archives (NA). United Kingdom. FO 957:231.

Реформаторы

Как отметил Дональд Хоули: «В целом купцы проявляют очень мало интереса к чему-либо... кроме зарабатывания денег». Это был возглас раздражения, а не констатация факта. Исторически купцы были частью «дипломатической сети», с помощью которой Британия контролировала воды Персидского залива⁷⁷. Хотя в порту, где нет никакого порядка, купцы Дубая чувствовали себя в своей тарелке, они должны были быть заинтересованы в создании чистой и организованной гавани, как и политическое агентство. Они также знали, как выглядят и как работают другие большие портовые города. Наиболее успешные кланы торговцев посещали, например, Кочин и Бомбей в Индии. Они знали, что предлагали порты Муската и Кувейта и чего не хватало Дубаю.

Ранее купцы стремились усовершенствовать городское управление. Богатство позволяло им «диктовать свою волю» шейху. Их влияние ослабло во многом из-за вмешательства британского правительства⁷⁸. В частности, оно привело к увеличению сумм платежей за нефтяные концессии,

⁷⁷ *Onley J. The Arabian Frontier of the British Raj: Merchants, Rulers, and the British in the Nineteenth-Century Gulf. New York: Oxford University Press, 2007. P. 12, 48, 54.*

⁷⁸ *Al-Sayegh F. Merchants' Role in Changing Society // Middle Eastern Studies. 1998. Jan. Vol. 34, no. 1. P. 90–91.*

а значит, местный политический ландшафт Дубая изменился в пользу семьи аль-Мактум, поскольку нефтяная концессия досталась ей. По мере того, как правитель богател, торговцы работали изо всех сил, чтобы получить хоть какую-то прибыль в болотистом порту Дубая. Раздраженные потерей своего богатства и, следовательно, потерей влияния, они искали способы восстановления баланса власти.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.