

Prostorni razvoj Dohe

Jurak, Matea

Undergraduate thesis / Završni rad

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Science / Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:217:781307>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-16**



Repository / Repozitorij:

[Repository of the Faculty of Science - University of Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek

Matea Jurak

PROSTORNI RAZVOJ DOHE

Prvostupnički rad

Mentor: *doc. dr. sc. Vedran Prelogović*

Ocjena:

Zagreb, 22. rujna 2017.g.

Sadržaj:

1. Uvod.....	1
2. Objekt, ciljevi i metodologija istraživanja	1
3. Geografska obilježja Dohe.....	2
3.1. Geografski smještaj Dohe.....	2
3.2. Klimatološka obilježja Dohe	2
4. Socijalnogeografska obilježja Dohe.....	3
4.1. Stanovništvo	3
4.2. Gospodarstvo	4
5. Historijskogeografski razvoj Dohe	6
5.1. Razvoj Al Bidde i Dohe u 19. stoljeću	6
5.2. Razvoj Dohe u 20. stoljeću.....	11
6. Prostorni razvoj Dohe	15
6.1. Plan razvoja Katara, primjer Dohe	16
6.2. Prostorna struktura grada.....	18
6.3. Razvoj projekata unutar starog centra Dohe.....	20
7. Budućnost Dohe kao globalnog grada	23
8. Zaključak.....	24
POPIS LITERATURE	25
POPIS IZVORA	27
POPIS IZVORA SLIKA	28

TEMELJNA DOKUMENTACIJSKA KARTICA

Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek

Prvostupnički rad

Prostorni razvoj Dohe

Matea Jurak, JMBAG:0119029783

Preddiplomski sveučilišni studij *Geografija; smjer: istraživački*

Sažetak: Doha, glavni grad Katara doživjela je poprilično ubrzanu transformaciju od tradicionalnog do modernog urbanog prostora. Razvoj Dohe započinje kao malo zasebno naselje u neposrednoj blizini Al Bidde koja se prvi put spominje u 17. stoljeću. Sredinom 19. stoljeća dolazi do povezivanja Al Bidde i Dohe u jedan jedinstven grad. Značajniji urbani razvoj omogućen je pronalaskom nafte i zemnog plina 1939. godine čija je komercijalna proizvodnja odgođena do 1949. godine zbog Drugog svjetskog rata. Unatoč mogućnostima koje su pružali prihodi od nafte i zemnog plina, država nije željela ograničavati svoje mogućnosti samo na tome, posebice nakon osamostaljenja 1971. godine. Naime, dodatno su se posvetili prostornom razvoju glavnog grada stvaranjem turistički atraktivnih lokacija te ulaganju u razvoj obrazovnih institucija. Takve odluke rezultirale su značajnim demografskim porastom te dodatnim ulaganjem u prostorno širenje grada i njegovo prilagođavanje stanovništvu. Ubrzani rast donio je poneke probleme u samom planiranju razvoja grada, no unatoč tome provedeni su određeni projekti obnove čime se stvorio simbolički i funkcionalni alat za budućnost Dohe.

32 stranice, 12 grafičkih priloga, 27 bibliografskih referenci, 12 izvora; izvornik na hrvatskom jeziku

Ključne riječi: Doha, nafta, prostorni razvoj, demografski porast, ubrzani rast

Voditelj: doc. dr. sc. Vedran Prelogović

Tema prihvaćena: 11.04.2017.

Datum obrane: 22.09.2017.

Rad je pohranjen u Središnjoj geografskoj knjižnici Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Marulićev trg 19, Zagreb, Hrvatska.

BASIC DOCUMENTATION CARD

University of Zagreb
Faculty of Science
Department of Geography

Bachelor Thesis

Spatial Development of Doha

Matea Jurak, JMBAG: 0119029783

Undergraduate University Study of *Geography: course: research*

Abstract: Doha, the capital city of Qatar has experienced accelerated transformation from a traditional to a modern urban space. The development of Doha begins as a small village near the Al Bidda, which was first mentioned in 17th century. In the middle of the 19th century, Al Bidda and Doha merged into one unique city. More significant urban development started in 1939 when oil and natural gas were discovered, but commercial production was postponed until 1949 because of the World War II. Despite the opportunities provided by the oil and gas revenue, the State of Qatar did not want to limit their opportunities only to that, especially after acquiring independence in 1971. They devoted to spatial development of the capital city by creating attractive tourist locations and by investing into the development of educational institutions. Such decisions resulted in a significant demographic growth and in additional investment in spatial expansion of the city. The accelerated growth has brought problems in the city's development, but despite that some projects have been carried out creating a symbolic and functional tool for the future of Doha.

32 pages, 12 figures, 27 references, 12 sources; original in Croatian

Keywords: Doha, oil, spatial development, demographic growth, accelerated growth

Supervisor: Vedran Prelogović, PhD, Assistant Professor

Thesis submitted: April 11, 2017

Thesis defense: September 22, 2017

Thesis deposited in Central Geographic Library, Faculty of Science, University of Zagreb, Marulićev trg 19, Zagreb, Croatia.

1. Uvod

Katar se smjestio na poluotoku u Arapskom zaljevu. Jedini kontakt s kopnom ima na jugu na granici sa Saudijskom Arabijom, dok se na sjeveru nalazi Perzijski zaljev, a na zapadu zaljev Bahrain. Jedna je od najmanjih arapskih zemalja. Katar zauzima površinu od 11 437 km² s obalnom linijom od 563 km. Nalazi se između 24° 27" i 26° 10" sjeverne geografske širine, te 50° 45" i 51° 40" istočne geografske dužine. Poluotok je pretežno nizinske građe i neplodnog zemljišta. Građen od pješčenjaka i vapnenca prekrivenih kamenim, šljunčanim i pješčanim pustinjama. Unatoč nizinskom prostoru postoje i planinski brežuljci i pješčane dine koje sežu do 40 metara nadmorske visine na području Dukhana i Jebel Fuwairita u zapadnim i sjevernim dijelovima zemlje. Istočni dio Katara u velikoj mjeri čine solane i slane močvare, dok se duž obale, ispred pješčanih plaža nalaze koraljni grebeni. Od otkrivanja nafte, 1939. godine i pokretanja eksploatacije, 1949. godine postaje jedna od najbogatijih zemalja na svijetu, no postoje pretpostavke da će se nalazišta iscrpiti do oko 2025. godine, kada će glavnu ulogu u gospodarstvu u zemlji preuzeti eksploatacija zemnog plina te njegov izvoz. (Helmy, 2008).

Glavni grad Katara, Doha, zapravo se smjestio na istočnoj obali Katarskog poluotoka. U prošlim vremenima Doha je bila poznata kao selo brojnih ribara u jugoistočnoj Arabiji u Perzijskom zaljevu. Zbog plitkih voda i koraljnih grebena rukovalo se malim plovilima sve do završetka izgradnje luke 1970-ih koja je omogućila prolazak većih brodova. Kao ribarsko selo bila je poznata sve do 1949. godine kada počinje eksploatacija nafte čime počinje značajniji razvoj Dohe te postaje jedna od najvažnijih trgovačkih centara (Helmy, 2008). Doha je osnovana 1820. godine kao dio Al Bidde, dok je glavnim gradom postala 1971. godine nakon što je Katar stekao svoju neovisnost 3. rujna 1971. godine (Zahlan, 1979).

2. Objekt, ciljevi i metodologija istraživanja

Objekt rada je analiza prostornog razvoja Dohe, glavnog grada Katara u sklopu razvoja Al Bidde. Kroz prvostupnički rad nastajalo se ukazati na obilježja Dohe koji su utjecali na njezin sam razvoj, prije svega utjecaj otkrivanja nafte i njezine eksploatacije koje su bile značajne za sam razvoj države i samog grada Dohe.

Cilj rada je ukazati na sve procese koji su se odvijali u Dohi od njenog prvog spominjanja kao Al Bidde koja je kasnije prerasla u Dohu, pa sve do danas i današnjeg značenja u svijetu.

Prikazat grad kroz prisustvo brojnih vladara i ratova koji su oblikovali povijest Dohe i na neki način doprinijeli današnjem prostornom obuhvatu, izgledu i važnosti glavnog grada Katara, države koja se ubraja među najbogatije zemlje Azije, ali i svijeta.

Temeljne metode istraživanja obuhvaćaju analize postojeće literature o geografskom i urbano-geografskom razvoju grada, te analiza statističkih podataka i internetskih izvora te usporednu analizu i sintezu podataka.

3. Geografska obilježja Dohe

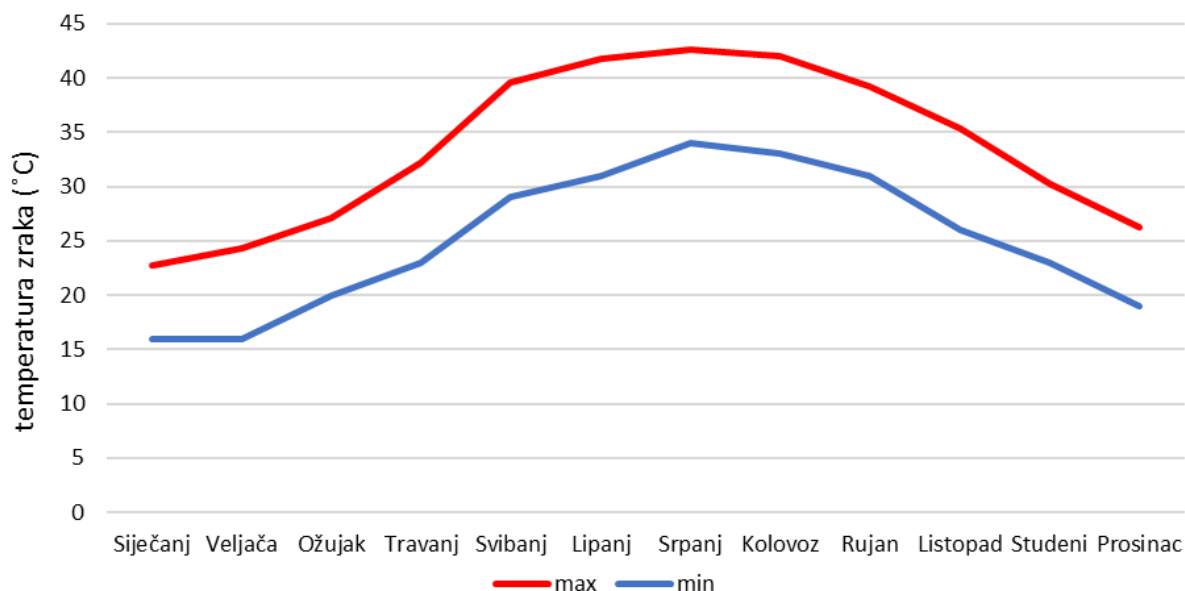
3.1. Geografski smještaj Dohe

Doha je smještena na istoku Katara na obali Perzijskog zaljeva. Smjestila se na pola puta između sjeverne obale zemlje i južne granice koja se proteže oko 190 km, tj. oko 98 km sjeverno i 92 km južno od Dohe (Shaaban, 2014). Razvila se na povoljnom položaju u plitkoj uvali koja je u prošlosti zbog svoje male dubine spriječila brojne pokušaje napada s mora i tako zaštitila grad. Dohu karakterizira niz geografskih značajki koji su svojstveni za zapadnu obalu Perzijskog zaljeva, pretežno nizinsko područje građeno od pješčenjaka i vapnenca (Helmy, 2008).

3.2. Klimatološka obilježja Dohe

Katar ima tipičnu pustinjsku klimu, dugih, vrućih ljeta i relativno blage zime s ograničenim padalinama. Prosječne temperature kreću se od 17°C do 34-37°C. Klimu Dohe karakteriziraju blage zime i vrlo vruća ljeta s temperaturama koje dosežu i preko 40 stupnjeva. Iako su godišnje količine oborina vrlo male i iznose 81 mm godišnje, od prosinca do veljače događaju se kratkotrajni pljuskovi (Helmy, 2008). Prema podacima meteorološkog odjela Dohe možemo uočiti kako je u prosjeku najtopliji mjesec srpanj, dok su najhladniji siječanj i veljača (sl. 1). Na tom prostoru zime gotovo da i nema, a niti pravih godišnjih doba i njihovih prepoznatljivih prijelaza. Vruće razdoblje, odnosno ljeto zapravo traje od travnja pa sve do studenog, dok se izrazito suho razdoblje proteže od siječnja do kolovoza s lipnjem kao najsušnijim mjesecom,

dok se u rujnu počinju javljati kratkotrajni pljuskovi te je on zapravo najkišovitiji mjesec u godini (URL1).



Sl.1. Prosječna godišnja temperatura Dohe za 2016. godinu

Izvor: URL2

4. Socijalnogeografska obilježja Dohe

4.1. Stanovništvo

Većina stanovništva Katara smjestila se u glavnom gradu Dohi i njezinoj okolini (Dilenge, 2007). Prema posljednjim podacima za 2016. godinu Katar ima 2,258,283 stanovnika, dok Doha, kao glavni grad Katara prema podacima za 2015. godinu ima 718,000 stanovnika (URL3). Preko 80% stanovništva Katara živi u samom gradu Dohi i njezinoj okolini (Shaaban, 2014). Šire gradsko područje Dohe ima najveći broj stanovnika u zemlji s 956,460 stanovnika prema podacima općeg pojednostavljenog popisa stanovništva za 2015. godinu koje je provelo Ministarstvo za statistiku i planiranje razvoja. U razdoblju od pet godina populacija Katara povećala se za 705,341 osobu, što znači da je populacija Katara rasla godišnjom stopom od 7,2% što je ponajviše posljedica doseljavanja (URL4).

Gradsko područje Dohe raspolaže s gotovo 48,8% stambenih jedinica u zemlji, dok ju slijede gradska područja Al Rayyan s 27,6%, zatim Al Wakrah s 10,1%, Al Khor i Al Zakhira s 4,5%

.Al Shahaniya s 3,5% , Umm Sala 3,1%, Al Dayyan s 2,2% i Al Shammal s 0,5% (URL4). Prema navedenim podacima još se jednom vidi veličina i važnost glavnog grada naspram ostalih dijelova zemlje. Kako se povećavao broj stanovnika tako je i rastao broj stambenih jedinica, koji se u odnosu na popis iz 2010. godine povećao za 58 815 u 2015. godini.

4.2. Gospodarstvo

Doha je kao i mnogi drugi zaljevski gradovi potpunu transformaciju doživjela u posljednjih tridesetak godina. Prije otkrića nafte i zemnog plina grad je bio slabo razvijen, a stanovništvo je preživljavalo od zarade koju su ostvarivali zahvaljujući pronalasku bisera i ribolovu. Unatoč tadašnjem neznanju o postojanju nafte i plina i njihovom neiskorištavanju postojali su brojni sukobi oko tog prostora. Ubrzo po otkrivanju postojanja resursa moglo se predvidjeti kako će se Katar, a i Doha ubrzo ubrajati među najrazvijenije prostore svijeta s najvećim prihodima po stanovniku (Dumper i Stanley, 2006).

Prva naftna koncesija na području Katara dodijeljena je davne 1935., dok je nafta otkrivena 1939. godine. Unatoč tome komercijalna proizvodnja odgođena je sve do 1949. godine zbog početka Drugog svjetskog rata. Po završetku rata napokon započinje razvoj zemlje, a samim time i Dohe. U prosincu 1949. godine Katar je postao izvoznik sirove nafte. Prva pošiljka bila je u Europu, a tada je proizvedeno samo 730.000 barela nafte, ali su se količine iz godine u godinu brzo povećavale. Ubrzo se s 730.000 barela nafte povećalo na 12.268.000 barela u 1950. te zatim na 50.558.000 barela u 1957. godini. Katar dugo nije iskoristio novo ostvareno bogatstvo (El Mallakh, 1979).

Od početka inauguracije nove rafinerije nafte 1983. godine Katar je ostvario samodostatnost u naftnim proizvodima. Uz naftu Katar ima i poprilično velike zalihe plina, te se nalazi na trećem mjestu po količinama zalihe zemnog plina odmah iza Rusije i Irana.¹ Izvoz zemnog plina započeo je krajem 1996. godine te je omogućio još veću zaradu i razvoj. Dakle, glavni izvozni energenti su sirova nafta i zemni plin te se najviše izvozi u Japan, Južnu Koreju, Singapur, te odnedavno i u Indiji. Međutim, država nije ograničavala svoje težnje samo na izvoz nafte ili plina već provodi politiku koja se temelji na načelu diversifikacije izvora nacionalnog dohotka, kako bi smanjila ovisnost o naftnim i plinskim resursima. Tu politiku temelji kroz proširenje

¹ Zalihe zemnog plina: Rusija 47.8 bilijuna m³, Iran 34 bilijuna m³, Katar 24 bilijuna m³, URL11

industrijske i poljoprivredne proizvodnje, razvoj ljudskih resursa, te kroz dodjeljivanje veće uloge privatnom sektoru radi ostvarenja viška u platnoj bilanci povećanjem izvoza i smanjenjem uvoza kako bi se postigle razumne stope rasta (Helmy, 2008). Jedan od pokušaja da se učvrsti diversifikacija grada u turističkoj industriji bila je i izgradnja Međunarodne zračne luke Doha. Značajni doprinos pridonijet je i izgradnjom Međunarodne zračne luke Hamad 2014. godine (Dumper i Stanley, 2006). Upravo je turizam identificiran kao ključni čimbenik u razvoju Dohe kao jedan od najvažnijih gospodarskih sektora koji igra značajnu ulogu u razvoju mnogih zemalja pa tako i Katara. Grad se rano usredotočio na razvoj kao kulturno središte, te kao središte održavanja brojnih međunarodnih sportskih događanja (Wiedmann i dr., 2012)

Iako su turizam i nafta glavni pokretači razvoja Katara, postojala je težnja za daljnjim i novim oblicima razvoja i prepoznatljivosti Dohe, te se sukladno tome nastojala razviti i u glavno obrazovno središte u regiji. Glavni pokretač takve ideje bila je Qatar Foundation, osnovana 1995. godine kao neprofitna organizacija koja će razviti temelje za nova gospodarstva koja će se temeljiti na tri glavna pokretača, a to su obrazovanje, znanost i razvoj zajednice. Prvi projekt bio je obrazovni grad, čiji je razvoj započeo krajem 1990-ih na površini od 2500 hektara na sjeverozapadu grada. Glavi plan sadržao je obrazovne sadržaje kao i stambene projekte za stanovništvo koje bi tamo boravilo, studiralo i radilo. Danas je to uglavnom aglomeracija odgojno-obrazovnih i administrativnih zgrada (Wiedmann i dr., 2012). Znanost i mogućnosti istraživanja promoviraju Dohu kao pogodan grad za ulaganje i daljnji razvoj. Upravo radi toga, u današnje vrijeme, mnoge međunarodne tvrtke i agencije uviđaju kako je upravo Katar, tj. Doha, vrlo profitabilno i strateški dobro mjesto za njihovo poslovanje i proizvode, stoga se sukladno tome otvaraju mnoge nove grane i sjedišta brojnih kompanija u gradu. Takvim odvijanjem situacije može se očekivati kako će Doha i u budućnosti igrati zanimljivu ulogu u svjetskom gospodarstvu (Helmy, 2008). Dok se obrazovanje i znanost razvijaju u okruženju brojnih kompanija, razvoj zajednice provodi se u obliku socijalnih inicijativa za zaštitu katarske kulture i baštine. Najistaknutiji primjer tome je projekt Msheireb, planirani „grad“ unutar Dohe na jugu grada u neposrednoj blizini Souq Waqifa.

Gospodarski razvoj jedan je od glavnih stupova vizije Katara do 2030. godine. Cilj razvoja je postizanje odgovarajućeg ekonomskog upravljanja naftom i plinom, te održavanje gospodarske raznolikosti kako bi se smanjila ovisnost zemlje o samo jednom izvoru prihoda. U posljednjih nekoliko godina Katar je postigao značajan gospodarski napredak što se odrazilo na cijelu zemlju, a ponajviše na Dohu. Gospodarski napredak ogledao se u rastu bruto domaćeg proizvoda, porastu broja stanovnika, stvaranju čvrstog financijskog položaja, bilo privlačenjem

izravnih ili neizravnih stranih ulaganja, u rastu trgovinske razmjene i trgovinskih partnerstva s različitim zemljama diljem svijeta (Diplomatic institute, 2015).

5. Historijskogeografski razvoj Dohe

Prvo spominjanje Dohe javlja se 1681. godine, točnije Al Bidde, koja je kasnije apsorbirana u veći grad Dohu koja se isprva počela razvijati kao zasebno naselje. Najstariji dokumentirani spomen Al Bidde izradio je karmelićanski samostan (Billecocq, 2010).

5.1. Razvoj Al Bidde i Dohe u 19. stoljeću

Godine 1801. David Seton, britanski zastupnik u Muscati plovio je prema Al Biddu te je pružio prvi opis tog područja. On se odnosi na grad kao „Bedih“ i opisuje zemljopisne i obrambene strukture na tom području. Područje Al Bidde opisuje kao sjeverni i južni brežuljak, na sjevernom se nalazi utvrđena kuća sa zidinama i četvrtastom kulom, dok se na južnom nalaze dvije velike kolibe s nekom vrstom obrane. Grad su naseljavali članovi Sudanskog plemena koji su izvorno bili iz Abu Dhabija i Omana. Također, u tom je razdoblju Seton pokušao izvesti napad na Al Biddu, no spriječila ga je suviše plitka voda koja je onemogućila dolazak ratnih brodova te bombardiranje grada. Nakon neuspjelog pothvata Seton se povukao natrag u Muscat (Seton, 1995).

Iako je Al Bidda bila središte regije, nije bila potpisnik Općeg ugovora o miru između Britanske Istočne Indijske tvrtke i svih vrhovnih šefova Trucial država (današnji UAE, a tada Abu Dhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm al-Qawain i Ras al-Khaimah). Unatoč tome što Al Bidda nije bila potpisnik ugovora, Al Bidda je 1821. godine, zbog povrede mira na moru bombardirana i uništena. Bombardiranje je prisililo tri do četiri stotine stanovnika na napuštanje grada te privremeno sklanjanje na otoke između Katara i Abu Dhabija. Početkom 1820. godine Al Bidda je bila jedina luka u Kataru u kojoj se odvijala redovna plovidba i trgovina. Do 1823. godine na maloj udaljenosti od Al Bidde utemeljena je i Doha koja se smatrala zasebnim naseljem. Prema tradiciji smatra se da je Dohu osnovao Al Bu 'Ainain, dok se Buhur bin Jubrun smatra osnivačem novog grada, iako se on zapravo smatrao vladarom oba grada (Rahman, 2005). U siječnju 1823. godine John MacLeod posjetio je Al Biddu kako bi se susreo s vladarom i početnim utemeljiteljem Dohe, Buhur bin Jubrunom, šefom al-Buainainova plemena, te je

također uvidio kako je Al Bidda jedina značajna trgovačka luka na poluotoku u to vrijeme. Nakon osnivanja Dohe, pisana evidencija često je povezivala Al Biddu i Dohu zbog iznimno bliske izgradnje dvaju naselja (Rahman, 2005). Godine 1823., dualistički gradovi, Doha i Al Bidda pokoreni su od strane poručnika Guy i Brucks, a kasnije upravo Brucks daje i pisani opis dvaju naselja, no unatoč tome što su ih mapirali kao dva zasebna entiteta (sl. 2), u pisanom su se opisu koristili kolektivnim imenom Al Bidda, „*Bidda se nalazi na dnu luke. To je mjesto koje sadrži četiri stotine Arapa plemena Nahune, Dooasir i Abookara... Stanovnici su uglavnom ribari te imaju jedan ili dva trgovačka plovila.*“ (Brucks, 1829).



Sl.2. Doha i Bidda 1823. godine

Izvor: URL5

Godine 1828. Mohammed bin Khamis, istaknuti član Al-Buainainova plemena i nasljednik Buhora bin Jubruna kao šefa Al Bidde bio je upleten u kontroverze. Takav ishod potaknuo je predstavnika Bahreina, Al-Khalifa da uništi plemensku utvrdu Al Bu Aynayn i potjera plemena (Zahlan, 1979). Godine 1841. Doha je ponovno bila podvrgnuta bombardiranju od strane britanskih brodova zbog Salemin bin Nasir al-Suwaidija koji nije želio platiti novčanu kaznu za gusarstva koja je prethodno proveo Jassim bin Jabir Raqragi u razdoblju od 1839. do 1841. godine kada je Bidda postala utočište za gusare. Nakon bombardiranja tvrđave i nekoliko kuća, Al Suwaidi podmirio je dugove zbog straha daljnjih prijetnji i daljnjeg djelovanja Britanaca (Rahman, 2005). Isa bin Tarif 1843. godine dolazi u Dohu te progoni vladajuće pleme Sudana da napuste Al Biddu te je na vodeća mjesta postavio plemena Al-Maadeeda i Al-Kuwari. Isa bin Tarif bio je odan novom vladaru Bahreina, Mohammed bin Khalifi, no ubrzo svoju odanost

okreće na drugu stranu, starom vladaru Bahreina, Abdullahu bin Khalifa, kojeg je prethodno pomogao ukloniti. Godine 1847. dolazi do bitke u Fuwairitu u kojoj bin Tarif umire. Nedugo nakon iz Fuwairita u Dohu dolazi Mohammed bin Thani, vođa obitelji Al Thani koji su se u 18. stoljeću preselili na jug Katara, zatim do Zubare, te početkom 19. stoljeća u Fuwairit (Adham, 2011).

Godine 1860. kapetan C.G. Constable i poručnik A.W. Stiffe izradili su prvu detaljnu kartu Al Bidde i Dohe (sl. 3). Ta karta prikazuje dva grada otprilike iste veličine, Al Bidde na sjeverozapadu s četvrtastom utvrdom i Dohom na jugoistoku s okruglim tornjem na zapadnoj strani. Četvrtasta utvrda, koju je izgradilo pleme Musallam oko 1850. godine uz potporu vladara Bahreina, postala je turska tvrđava koja je nakon 1915. godine postala dom za sve vladare Al Thanija u Kataru. Prostor između Al Bidde i Dohe, Constable i Stiffe, zbog širenja prostora stanovanja, identificirali su kao Little Doha koju je također osnovao Musallam. Prema Constableu i Stiffu Little Doha bila je uz Al Biddu i Dohu, treći grad na tom prostoru. Kasnije je taj prostor u potpunosti postao dio Dohe, a sredinom 19. stoljeća označava početak rastućeg povezivanja Al Bidde i Dohe u jedan grad. Detaljniji opis Constablea i Stiffa glasio je „*Doha je djelomično zidani grad, s nekoliko kula, pola milje jugozapadno i zapadno od Ras Nesseha; Proteže se oko 800 metara uz plažu. Šeikova kuća nalazi se na velikom okruglom tornju sa zastavom na plaži, oko središta grada... Između Dohe i Bidde, gotovo povezano s Dohom, poseban je grad, nedavno izgrađen, zvan Doheh Saghireh (Little Doha) koji ima novu četvrtastu utvrdu na jugozapadnom uglu. Između novog grada i Al Bidde ima samo 400 metara otvorenog, slobodnog prostora. Tri grada zajedno se prostiru 1 kilometar duž obale. Al Bidde izgrađena je na strani uzvisine; U gradu je utvrda, gdje se vijori šeikova zastava. Također tu se nalaze i dvije kule na najvišem dijelu prostora koje pružaju pogled na more. Jednu i pol milju jugoistočno od grada nalazi se kula u blizini bunara, te taj prostor omogućava mali uzgoj, dok je ostatak zemlje pustinja.*“ (Constable i Stiffe, 1864).



Sl.3. Constableova i Stiffova karta Dohe i Al Bidde
Izvor: URL6

Uz Constableov i Stiffov opis, opis pruža i William Palgrave koji posjećuje Al Biddu i Dohu. Palgrave je putnik koji je proveo nekoliko dana s Mohammed bin Thanijem u Dohi, no njegova pouzdanost je vrlo upitna, naime Palgrave je pomiješao Dohu i Al Biddu te je mislio kako boravi u Biddu dok je zapravo boravio u Dohi. Palgraveov opis glasi „Prvi posjet bio je u Dohi (zapravo Bidda), naselje koje se smjestilo sjeverno od Bidde (zapravo Dohe). Nalazi se u malom dubokom zaljevu, gdje visoke stijene daju slikovit izgled prostoru. Kuće Dohe prosječne su i niže od onih u Biddu, a tržnica je uža i prljavija. Postoje dva dvorca, jedan stoji na susjednoj litici, a drugi unutar samog grada... Ubrzo je istražen i grad Al Bidda (zapravo Doha). U Biddu se nalazi duga, uska i prljava tržnica gdje rade trgovci i obrtnici Bahreina. Bidda se sastoji od mase malih, uskih i plitkih kuća odvojenih nepravilnim stazama. Broj stanovnika na kopnu, što nije čest slučaj doseže do oko šest tisuća...“ (Palgrave, 1866).

Frustriran rastućom moći Mohammed bin Thanija te njihovim gubitkom kontrole na području Katara, vladar Bahreina pokrenuo je razarajuće napade na Dohu i Waku u savezu s vladarom Abu Dhabija, šekom Zayed bin Khalifa Al-Nahyanom 1867. godine. Kasnije te godine, ratne snage Bahreina i Abu Dhabija s oko 2 700 muškaraca opustjele su Dohu i Waku. Za oba grada kazalo se kako su privremeno „izbrisani iz postojanja“. Takve izreke samo su dodatno naljutile Britance koji su svrgnuli vladara Bahreina te ih prisili na velike odštete, a time se položaj Mohammed Bin Thanija samo još dodatno ojačao (Rahman, 2005). Zajednički napad Bahreina i Abu Dhabija, te naknadni protunapad Katara potakli su britanskog pukovnika Lewisa Pellya da dođe do rješenja problema 1868. godine. Nakon britanske intervencije u Bahreinu, Mohammed bin Thani potpisao je sporazum s Britancima o ne udruživanju snaga sa svojim

starim neprijateljem Mohammed bin Khalifom, bivšim vladarom Bahreina. Taj ugovor nazvan je „Mahomed bin Sane, of Guttar“. Pellyova misija u Bahreinu i Kataru, te mirovni ugovor, rezultirali su prekretnicama u povijesti Katara. Prepoznate su razlike Katara i Bahreina te je priznat položaj Mohammed bin Thanija kao najvažnijeg predstavnika plemena na poluotoku (Rahman, 2005).

Godine 1871. guverner Bagdada, Midhat Pasha, ponovno je uspostavio osmansku vlast u pokrajini Al-Hasa u istočnoj Saudijskoj Arabiji te je pokušao proširiti osmansku vlast sve do Dohe. Kuvajtski vladar, ujedno i njihov saveznik, šeik Abdullah bin Sabah poslan je u Katar sa četiri osmanske zastave kako bi uvjerio Al Thanija da prihvati osmansku vlast. Uz pristanak Jassima Al Thanija, najstarijeg sina Muhameda bin Thanija, osmanlije su zauzele prilično veliku kontrolu nad zemljom gradeći bazu u Dohi. Prije toga, Doha je služila kao utvrda za beduinske borce koji su se odupirali osmanskoj vlasti. Ubrzo nakon toga, točnije do prosinca 1871. godine Jassim Al Thani ovlastio je Osmanlije da pošalju 100 vojnika i opreme pod zapovjedništvom bojnika Ömer Beya (Rahman, 2005). Ubrzo nakon dolaska u siječnju 1872. godine, Bey je sastavio izvješće o Al Biddi, navodeći kako je Al Bidda administrativno središte s oko 1000 kuća i 4000 stanovnika (Kursun, 2010). Dana 18. prosinca 1878. godine, Mohammed bin Thani umire, a nasljeđuje ga njegov sin Jassim bin Mohammed Al-Thani, koji je već bio u svojstvu vladara nekoliko godina. Nekoliko godina nakon preuzimanja vodstva, odnosi Jassim bin Mohammed Al-Thanija s Turcima postaju sve napetiji zbog ne podupiranja dugog spora s Zayed bin Kalifom iz Abu Dhabija. Stvari su se još dodatno pogoršale kada su Turci pokušali uspostaviti carinarnicu u Biddi. Zbog raspleta situacije Jassim je pokušao podnijeti ostavku te se povukao u Dha'ain, malo primorsko naselje neposredno uz Sumaisma. Jedini vladar koji je izjavio kako on više nije odgovoran za zemlju upravo je bio Jassim bin Mohammed Al-Thani, a takvim odstupanjem vladara stvoreno je bezakonje u Biddi. U prosvjedima protiv osmanskih upravnih reformi, šeik Jassim ponovno je pokušao podnijeti ostavku i prestati plaćati poreze. Kao odgovor dolazi Mehmed Hafiz Pasha s više od 200 vojnika, 100 policajaca i 40 konjanika te je uhitio Jassiovog brata i druge vodeće ljude. U ožujku 1893. godine izbila je bitka kod Wajbaha gdje se preselio Jassim. Utvrda Al Bidde služila je kao posljednja točka povlačenja za osmanske trupe. Osmanlije su se naposljetku predale i povukle u svoju utvrdu u Dohi, izgubivši polovicu svojih snaga na putu (Rahman, 2005). Prema Osmanskom izvještaju Al Bidda i Doha, gradovi Katara, imaju oko 200 kuća, populaciju od 6000 stanovnika te se sastoji od dva dijela, tj. zapadnog dijela u kojem žive al-Bu Kevatah i Sudanska plemena nazvana al-Beda i istočnog dijela Dohe gdje žive druga plemena. Osmanlije

su držale pasivnu ulogu u Katarskoj politici od 1890-ih pa sve do potpunog odstupanja od kontrole tijekom početka prvog svjetskog rata (Kursun, 2010).

5.2. Razvoj Dohe u 20. stoljeću

Početak 20. stoljeća, za vrijeme posjeta Hermanna Burchardta, nastale su prve fotografije (sl. 4) grada Dohe i Little Dohe, uključujući i tursku utvrdu. Uz fotografiju Burchardt daje i pisani opis područja kakvo je zatekao po svom dolasku, „26. siječnja stigli smo u Dohu, gdje se smjestila vojska Katara. Razlikuju se tri grada, Doha s vojskom, Al-Bidda i As-Solata. Vojnici i vojni časnici sa svojim obiteljima žive u lošim kućama od blata, te su česte bolesti.“ (Burchardt, 1906).



Sl.4. Fotografija Dohe 1904.

Izvor: URL7

Ubrzo nakon bitke kod Wajbe, Jassim bin Mohammed Al-Thani prenosi ulogu vladara na svojeg mlađeg brata Ahmeda bin Mohammeda Al-Thanija smatrajući ga njegovim odgovarajućim nasljednikom. No ubrzo nakon toga, u prosincu 1905. godine Ahmed je ubijen od strane nezadovoljnog plemena, a Jassim je time ponovno morao preuzeti punu odgovornost u vlasti. Između 1905. i 1907. britanska je upravo okupila ogromnu i neprocjenjivu količinu informacija koja se odnosila na svako selo, grad, naselje i pleme zaljeva Katara. John Gordon Lorimer vodio je tadašnje glavno poduzetništvo Katara te je ujedno i opisao četvrti grada gdje su Doha i Bidda dva okruga od njih devet u gradu Dohi. Također broji i navodi sva plemena i

narode koji su tada živjeli u Dohi te objašnjava kako su živjeli: „ *Ronjenjem bisera, ribolovom i malom trgovinom na moru. U Dohi je oko 850 brodova za ronjenje bisera, 60 brodova koji voze do Omana, Perzijske obale i Basre, te 9 ribarskih brodova. Jedino se izvoze biseri... Vanjska trgovina je uglavnom s Bahreinom...* “ (Lorimer, 1986). U travnju 1913. stvoren je dogovor Turaka s Britanijom o povlačenju svih svojih vojnika iz Katara. Dana 17. srpnja 1913., šeik Jassim bin Mohammed Al-Thani umire u svome uredu (Tuson, 1991). Nakon opsežnih pregovora, 3. studenog 1916. godine potpisan je Anglo-Katarski ugovor između šeika Abdullahha Al-Thanija i veleposlanika Percy Coxa. Tim ugovorom Katar je postao dio britanskog sustava uprave, točnije deveta i posljednja članica Trucial zemalja, čime Doha postaje glavni grad britanskog protektorata Katara (Rahman, 2005).

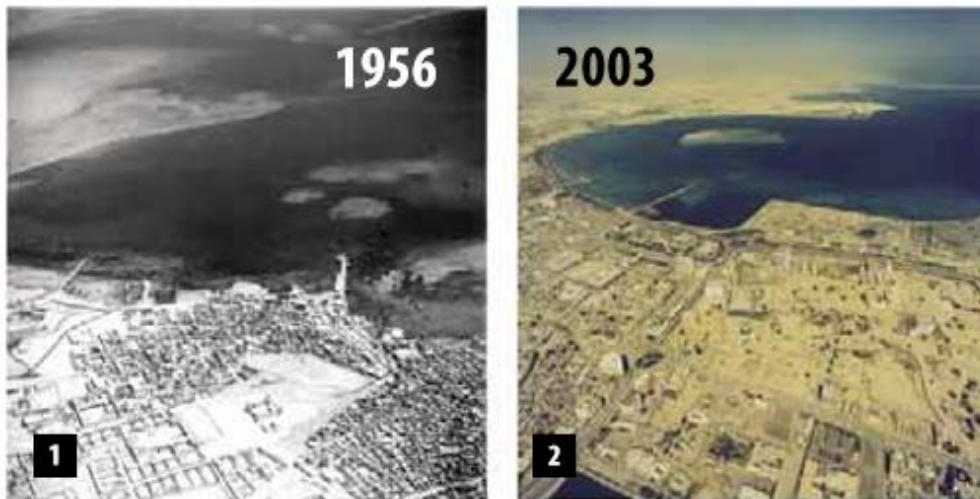
Godine 1923. dolazi do prvih pregovora oko koncesije za naftu. Anglo-Perzijska naftna tvrtka zatražila je koncesiju nafte u Kataru te su zahtijevali koncesiju za pokrivanje cijelog arapskog priobalja Perzijskog zaljeva što su se naposljetku i dogovorili s britanskim vlastima. Godine 1932. Angolsko-Perzijsko naftno društvo dobilo je obnovljeno dopuštenje šeika Abdullaha da geološki istražuje poluotok Katar i to na dvije godine. Pregovori o koncesiji bili su poprilično dugi te su nastavljeni do 1935. godine kada je potpisan komercijalni sporazum Katarske koncesije nafte između šeika Abdullaha i Mylesa iz Anglo-Perzijske naftne tvrtke. Godine 1937. koncesija o istraživanju nafte preoblikovana je u koncesiju za naftni razvoj, potaknuti otkrićem nafte u Bahreinu pet godina ranije (Tuson, 1991). U razdoblju od 1925. do 1930. godine većina ljudi u zaljevskim gradovima, uključujući i Dohu, izgubili su izvore prihoda te su bili opterećeni dugovima, a sve zbog pojave japanskog iskorištavanja bisera koja je bila katastrofalna za industriju bisera u zaljevu. Od 1929. godine svjetska ekonomska kriza dodatno je pogoršala stvari. Siromaštvo je natjeralo mnoge ljude da napuste poluotok ili da žive u vrlo teškim uvjetima. Mnogi su napustili svoje obitelji u Dohi te se preselili u istočnu pokrajinu u Saudijskoj Arabiji u želji i potrazi za poslom (Carter, 2012). Dana 20. kolovoza 1949. godine šeik Abdullah bin Jasim al-Thani odriče se vlasti u Kataru. Njegov položaj nasljeđuje njegov sin šeik Ali bin Abdullah al-Thani (Tuson, 1991).

U bližoj povijesti dolazi do novih opisa Dohe. Jedan od značajnijih opisa pruža Othman te govori o Dohi u 1940-ima. Kako je Othman uvidio Dohom su dominirale dvokatne građevine koje su zapravo tipične za arapsku arhitekturu u cijeloj zaljevskoj regiji. Svaka kuća imala je vlastite posebne osobine po kojima se isticala od mnoštva. Korištenje vitraža u malim lukovima iznad prozorskih otvora bio je znak obiteljskog bogatstva, a u unutrašnjosti su se isticali ukrašeni islamskim natpisi po zidovima. Neke od trgovačkih kuća imale su tornjeve nazvane

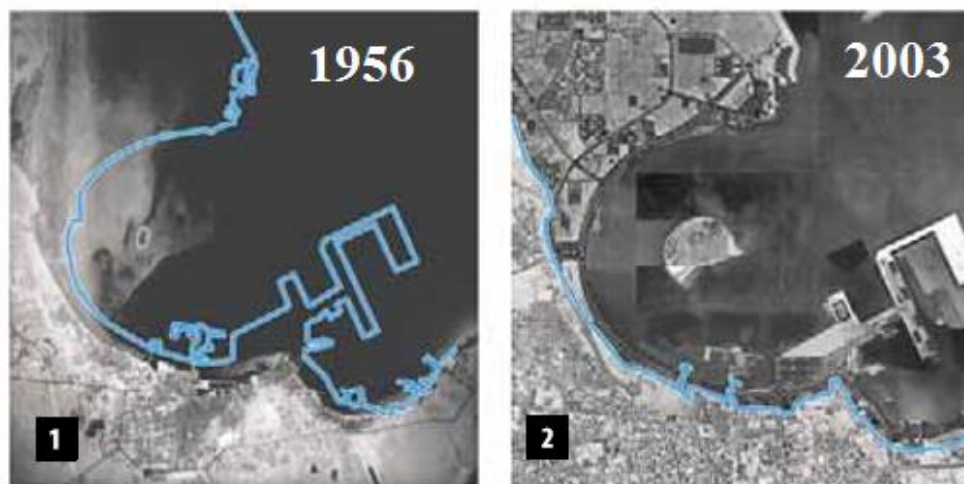
„vjetar-toranj“ koji su njim osiguravali prirodni sustav klimatizacije. Oni koji si to nisu mogli priuštiti bili su osuđeni na povremene hladne vjetrove s mora. Bitno je napomenuti kako u Dohi u to vrijeme nije bilo niti električne energije osim nekoliko generatora koji su opskrbljivali npr. sjedište naftne industrije, kuće nekolicine najbogatijih trgovaca i sl. U tom razdoblju Doha je imala tri džamije, džamiju šeika kraj tvrđave, džamiju Al-Ahmad i Jassem (al-Qubaib) džamiju. Sve tri džamije srušene su i obnovljene, uključujući i džamiju Al-Qubaib koje se isticala u svojoj arhitekturi te se smatrala najljepšom džamijom u Kataru. Glavnom džamijom, džamijom brojnih događanja za vrijeme svetog mjeseca ramazana bila je džamija Al-Jassrah. Centar poslovanja, tj. trgovine u Dohi bila je tržnica. Glavna tržnica bila je Souq Waqif koja je bila podijeljena na dva dijela. Jedan dio specijaliziran samo za ribu, smještenog između današnjeg hotela Bismillah i križanja cesta Baharna i Najjada, dok je drugi dio bio standardna tržnica koja se protezala od Baharat al Jufarija do luke. Također prisutna je bila i tržnica devama gdje su se okupljali tzv. ljudi pustinje te kupovali ili prodavali deve i trgovali svojim tipičnim proizvodima beduinskog gospodarstva poput primjerice životinjske masti, deke i tepisi napravljeni od devine dlake, drva za ogrjev i sl. (Othman, 1984).

Do 1950. godine Doha je zapravo bila jedno veliko selo u kojem su se svi međusobno poznavali. Nije bilo telefona te je zapravo vrlo mali broj ljudi radilo. Vode je bilo tek toliko da bude dovoljno za pranje ili kuhanje ukoliko se nije donosilo iz bunara u pustinji. Nije bilo struje ni klimatizacije. Nije postajalo formalno obrazovanje osim kur'anskih škola. Vrlo ubrzo, točnije oko 1955. godine u Dohi se napokon počeo osjećati istinski razvoj grada (sl. 5 i sl. 6). Ceste su se asfaltirale i proširile, a izgrađen je sustav za desalinizaciju vode koji je omogućio mnogim kućama u blizini pristup pitkoj vodi. Sagrađena je i elektrana. Kako bi se uvelo formalno obrazovanje i omogućio daljnji napredak otvaraju se nove škole, a uz škole radi bolje zdravstvene zaštite otvaraju se i brojne bolnice. Kako bi se grad prilagodio rastu stanovništva koji je izazvan poboljšanjem životnih uvjeta te promjenjivim urbanim životom, vlada Katara, 1972. godine odlučila je unajmiti prvog inozemnog savjetnika za prostorno planiranje Llewelyn-Daviesa da njim isporuči glavni plan razvoja Dohe za sve do 1990. godine. Llewelyn-Davies predstavio je nekoliko prijedloga za različite dijelove grada. Jedna od preporuka bila je i stjecanje vlasništva nad određenim građevinama u nekoliko starijih četvrti u samom središtu grada radi obnove i prenamijene (Adham, 2011). Do 1966. godine jedina luka za veće brodove u Kataru bio je terminal za tankere u Umm Saidu. Zbog vrlo plitkog mora između Dohe i dubljih voda u zaljevu Doha je bila nedostupna za izgradnju većih i važnijih luka. Međutim 1970. godine Penta International of Japan odlučila je izgraditi kanal dubok 27 stopa, širok 350 stopa

i 3,5 milja dug. Od 1971. godine i od dovršetka luke u Dohi uvoz je u konstantnom porastu. Između 1975. i 1976. godine teret prevezen kroz Dohu povećan je s 770.000 tona na 1,2 milijuna tona (El Mallakh, 1979).



Sl.5. Pogled na izgrađenost obale Dohe 1956. i 2003. godine
Izvor: Helmy, 2008



Sl.6. Satelitske snimke obale Dohe 1956. i 2003. godine
Izvor: Helmy, 2008

U razdoblju sve jačeg razvoja Dohe Britanska je vlada 1968. godine najavila kako će do kraja 1971. godine ukinuti sve odnose vezane za obranu istočno od Sueskog kanala. Ukidanje tih odnosa značilo je ukidanje sporazuma o zaštiti koji su imali sa zemljama zaljeva. Takav rasplet situacije doveo je do pregovora koji su se odvijali između Katara i ostalih država zaljeva s ciljem stvaranja Federacije Arapskih Emirata, no zbog neprekidnog uplitanja Britanaca unatoč

najavi o ukidanju svih odnosa, vlast Katara odlučila je započeti proces neovisnosti. Proces za postizanje neovisnosti pokrenut je 1970. godine, a temeljni ustav sastavljen je 2. travnja 1970. godine. Godine 1971., točnije 3. rujna 1971. godine, premijer Khalifa bin Hamad al-Thani najavio je novi Anglo-Katarski ugovor o prijateljstvu i suradnji, formalno ukidajući stare ugovore o zaštiti. Uspostavom novog ustava, uspostavljena je nova samostalna država Katar s glavnim gradom Dohom (Zahlan, 1979).

6. Prostorni razvoj Dohe

Prvi prihodi od nafte uglavnom su bili uloženi u infrastrukture kao što je izgradnja regionalne ceste koja povezuje Dukhan s Dohom, kao i izgradnja zračne luke na istoku grada. Zbog položaja rezidencije vladajuće obitelji Al Thani, Doha je postala središte moderne urbanizacije u Kataru. Od 1950-ih do 1970-ih stanovništvo u Dohi značajno je poraslo, gotovo 90% radne snage bili su strani imigranti. Tijekom 1950-ih i 1960-ih razvoj grada određen je razvojem moderne infrastrukture kao što su ceste i opskrba pitkom vodom i strujom. Uvoza roba, posebice automobili i klimatizacija, te velik broj imigranata imali su značajan utjecaj na urbani oblik Dohe. S razvojem dolazi do širenja cesta u središnjem prostoru grada kako bi se omogućio pristup automobilima, a stare tradicionalne kuće zamijenjene su modernim građevinskim blokovima. Nova stambena područja izgrađena su na prilično nekoordiniran način oko gradskih granica, a nakon toga dolazi do rasta grada u svim smjerovima. Najveća koncentracija razvoja ipak je bila na zapadu zbog ceste koja je povezivala Al Dukhanu i Dohu, te prema jugoistoku zbog zračne luke. Zbog sve veće trgovine uvoznim dobrima, na periferiji središta grada u blizini stare tržnice nastajale su nove neformalne trgovačke zone (Wiedmann i dr., 2012).

Prema Al-Buainainu postoji pet faktora koji su značajno doprinijeli urbanom razvoju Dohe. Prije svega to je sam geografski položaj Dohe koja se smjestila u samom središtu svih zbivanja, te omogućila jednostavan pristup ljudima, ponajprije zbog izrazitog ravničarskog reljefa bez značajnih prirodnih fizičkih zapreka. Nakon geografskog položaja jedan od faktora je i razvijena prometna infrastruktura, poput primjerice autocesta, razvijenog zračnog prometa, posebice radi postojanja značajne Međunarodne zračne luke, te razvijenog pomorskog prometa koji se razvija paralelno s gradom od njegovih samih početaka. Kao treći faktor navode se brojni gradski razvojni planovi u koje se mnogo ulagalo, posebice u izgradnju kvalitetne infrastrukture. Prva tri faktora, svojevrsno su omogućila nastanak i razvoj četvrtog faktora, tj.

omogućili su značajan rast populacije zbog koje se i dalje nastajalo modernizirati područje kako bi njim se omogućili što kvalitetniji uvjeti za život i rad, a upravo je to i peti faktor samog razvoja, točnije pružene su brojne mogućnosti zapošljavanja. Svi navedeni faktori omogućili su značajan razvoj Dohe, njezine mogućnosti i težnje za budućnost te prepoznatljivost u svijetu (Shaaban, 2014).

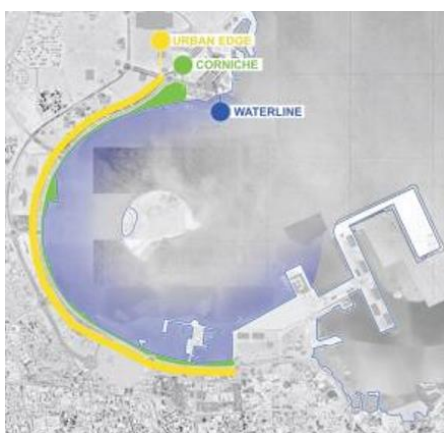
Transformacija Dohe od „apsolutnog prostora“ do „apstraktnog prostora“ bila je iznenadna i naglašena kao naftni bum koji je transformaciju poticao. Modernizacija grada jednostavno je i brzo izvedena, a prijelaz se ogledao u arhitekturi i urbanom dizajnu tog vremena. Takav prijelaz najbolje je vidljiv u zamjeni tradicionalnih kuća s modernim prigradskim stanovima koji su se nalazili na jednodijelnim pravokutnim ploham s pristupom ortogonalnoj mreži prometnica. U roku od samo tri desetljeća lokalno stanovništvo našlo se u novoj vrsti grada, u modernom gradu koji je podigao ljestvicu životnog standarda koja je omogućila značajan utjecaj samog stanovništva na urbanistički razvoj grada ulaganjem u nekretnine (Weidmann i dr., 2012).

6.1. Plan razvoja Katara, primjer Dohe

Prvotni plan za razvoj Katara temeljio se uglavnom na osnovnoj izradi sustava električne energije, vode i kanalizacije diljem Dohe, ali i ostalih manjih gradova i to temeljenog na hijerarhijskom cestovnom sustavu. Kako bi se Doha prilagodila sve većem rastu stanovništva i znatnoj promjeni u urbanom životu, nakon stjecanja neovisnosti, vlada Katara je imenovala nekoliko inozemnih planera za planiranje daljnjeg razvoja grada (Shaaban, 2014). Kako je već ranije spomenuto jedan od odabranih bio je i Llewellyn Davies koji je angažiran u razdoblju od 1972. do 1990. godine. Upravo je on u tom razdoblju izradio novi glavni plan za Dohu koji je obuhvaćao nekoliko glavnih promjena. Davies je vladi savjetovao otkup i stjecanje vlasništva nad tradicionalnim rezidencijalnim četvrtima u samom središtu Dohe (Adham, 2011). Njegov plan bio je utemeljen na prstenastom konceptu s jasnom definicijom i funkcionalnom raspodjelom korištenja zemljišta s naglaskom na staro naselje, kao glavno urbano središte. Uglavnom se fokusirao na očuvanje područja Souq kao tradicionalnog trgovinskog područja (Shaaban, 2014). Također jedan od ciljeva plana bila je uspostava modernog centra grada i stvaranje prostora za pristup prometnicama, a u takvim planovima za grad jednostavno nije bilo mjesta za neformalne trgovačke i preostale tradicionalne zgrade (Wiedmann i dr., 2013). Upravo je i to jedan od razloga migracije velikog broja domicilnog stanovništva iz središta

grada u predgrađa, čime je također došlo do „smrti“ starog centra Dohe. Unatoč tome, ubrzo nakon migracije velikog broja domicilnog stanovništva, na prostoru nekadašnjih povijesnih četvrti došlo je do naseljavanja brzo rastuće imigrantske populacije (Shaaban, 2014).

U okviru novijeg Nacionalnog razvojnog plana za Katar, 1977. godine vlada Katara imenovala je Williama Pereira, američkog arhitekta za planiranje novog okruga na sjeveru Dohe. Prema razvojnem planu zamišljeno je kako bi se okrug obnavljao i razvijao kao moderno globalno područje. U razdoblju provedbe plana izvršena je obnova zemljišta te je izgrađena šetnica i prometnica polukružnog oblika (sl. 7), Cornich of Doha (Shaaban, 2014). Polukružni oblik obale donio je prometnu mrežu paralelnih prstenastih cesta, dok je pješačka mreža najveći javi prostor grada (Helmy, 2008). Cornich of Doha svojim pružanjem „najavljuje“ zapadnu stranu zaljeva, odnosno područje Dafnah s brojnim nacionalnim projektima poput regionalnog parka, središnju poslovnu četvrt, Katarsko sveučilište te nekoliko luksuznih hotela. Razvoj Cornicha imao je značajnu ulogu u postizanju funkcionalnosti prostora jer je otvorio prostor za razvoj novih područja (Shaaban, 2014). Tako se istočno od grada nalaze zračna luka, Qatar General Petroleum Company, postrojenja za napajanje i desalinizaciju i vojne zone, dok se glavno industrijsko područje smjestilo jugozapadno od grada do autoceste te to područje zauzimaju proizvodni pogoni koji zahtijevaju velika zemljišta. Kao posljedica pomaka stambenih jedinica i središnje poslovne četvrti na sjever, stvorena je nova urbana struktura s Cornichem u središtu (Helmy, 2008). Upravo prema Cornichu prepoznatljiv je sam centar Dohe koji je prema projektu za kulturu od strane vlade Katara svrstan u samu podjelu Dohe na tri dijela, a to su Doha sjever, Doha jug i Doha Cornich odnosno centar (sl. 8) (Shaaban, 2014).



Sl.7. Prostor Dohe Cornicha
Izvor: Shaaban, 2014

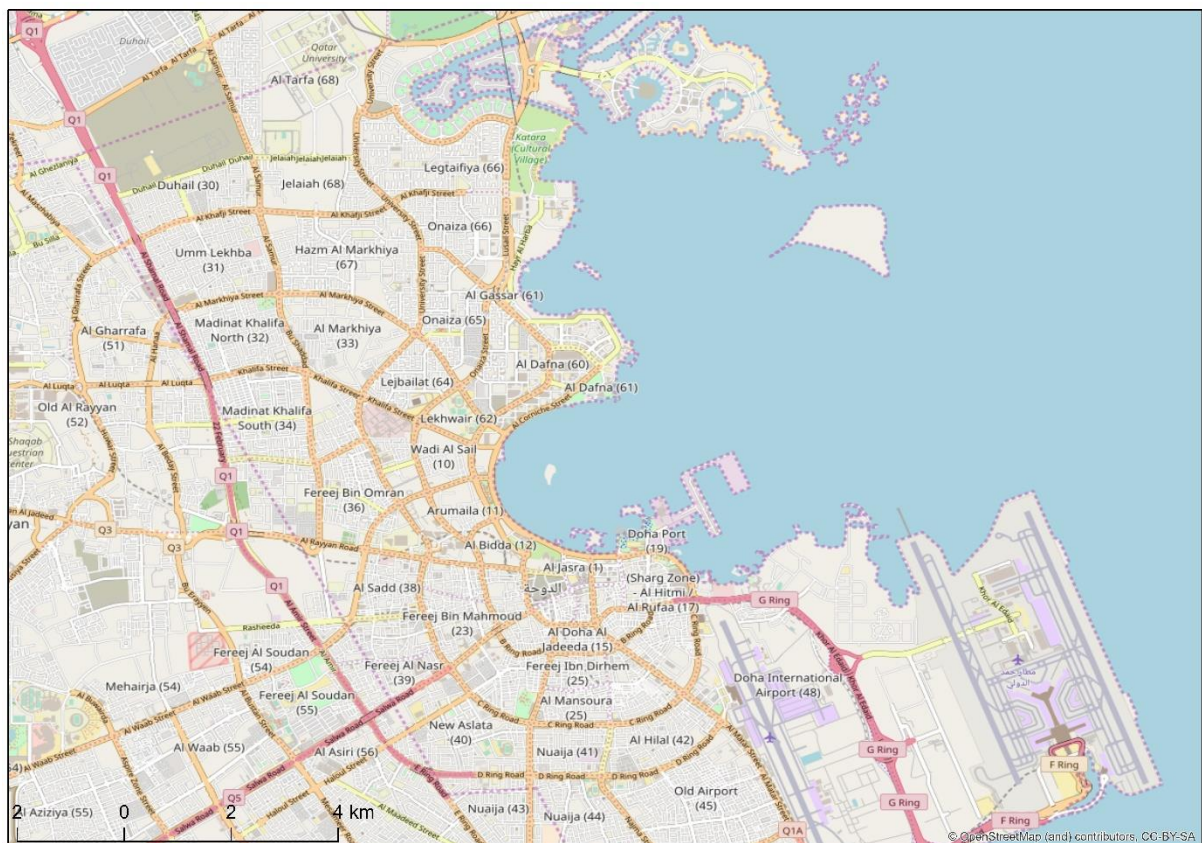


Sl.8. Zone Dohe
Izvor Shaaban, 2014

6.2. Prostorna struktura grada

Doha je kompaktnog oblika (sl. 9), kao i njezina cestovna mreža, uključujući i prometnice u prstenastoj strukturi koje omogućuju dobru povezanost gotovo svih dijelova grada. Plan korištenja zemljišta ukazuje raspodjelu gradskog centra s dva središta. Novi poslovni centar, smjestio se sjeverno od Cornichea, dok se stari centar smjestio na južnoj obali Cornichea. Unutar samog grada smjestile su se brojna mjesta koja su svojim položajem uvjetovala daljnji razvoj Dohe i njezin trenutni izgled. Tako se jugozapadno od grada, uz autocestu prema Saudijskoj Arabiji i Ujedinjenim Arapskim Emiratima smjestila industrijska zona čiji pogoni zauzimaju značajne površine zemljišta. Tradicionalna stambena područja nalaze se u blizini starog grada zapadno od Cornichea. Upravo je Corniche jedan od glavnih elemenata Dohe. Proteže se preko 7 km uz obalu zaljeva, povezuje područja uz obalu te predstavlja javni prostor, prostor za prometnu i pješačku cirkulaciju ljudi. Tradicionalna i kulturna baština nalaze se u starom centru koje je 1960-ih potpuno rekonstruirano. Unatoč obnovi, zadržane su neke tradicionalne prepoznatljivosti koje su spojene sa trenutnim zbivanjima pa je tako Al Diwan, sjedište vlade, središte starog centra i novih zbivanja. Na samom sjeveru nalazi se urbani rub grada, novi centar, koji obuhvaća poslovne prostore za javni i privatni sektor te nove stambene jedinice. To je područje koje karakteriziraju visoke zgrade različitih tipova arhitekture. Također u tom području nalazi se i North Corniche Park kojim se završava pružanje Cornichea. Na sjeveru se također nalazi i West Bay, tj. Dafna, dom većine stranih veleposlanstava u Kataru. Dakle, na sjeveru grada zapravo se nalazi tzv. diplomatsko područje koje je dom brojnim veleposlanstvima i konzulata stranih država. Mjesto koje je isključivo rezervirano za višu društvenu klasu. To područje orijentirano je na prepoznatljivost kroz kompleks visokih tornjeva u kojima su smješteni uredi i apartmani, gradskim vilama, luksuznim hotelima i sl. U blizini se nalazi i kulturno selo koje prikazuje baštinu tog područja s tradicionalnom arhitekturom i rukotvorinama. Ulica Al Rayyan nalazi se zapadno od tvrđave i područja tržnice pa sve do izlaza iz grada na periferiji Dohe. U tom području odvijaju se brojni građevinski radovi vezani za izgradnju novih stambenih blokova. Također u tom se području smjestilo i sportsko selo, tj. smještajni kapaciteti za sudionike Azijskih igara koje su se u Dohi odvijale 2006. godine. Musheirib je tradicionalna trgovačka četvrt, mješavina starih i modernih građevina, prometno središte grada koje se smjestilo u blizini poslovne četvrti i glavnog trgovačkog područja Souq Waqif. Souq Waqif je prva i glavna tržnica tradicionalne Dohe. To je mjesto poznato kao labirint uličica u kojima se prodaje tradicionalna odjeća, mirisi, biljke, začini i sl. Gold Souq nalazi se iza ulice Al Ahmmed gdje se nalazi nekolicina malih trgovina nakita. Al Waab,

također zvan i Al Sadd poznato je mjesto po modernom obiteljskom životu sa svim sadržajima koji su potrebni svakoj obitelji. Al Gharaffa jedno je od najvećih područja u Dohi koji u sklopu stambenih jedinica pruža mješavinu vila i apartmana. Nalazi se u neposrednoj blizini većine trgovačkih centara i glavnih cesta te tako stanovnicima pruža dobru povezanost. U modernoj i urbanoj Dohi jedno od mirnijih područja je Duhail koje je daleko od užurbanosti i samog prometnog centra (Helmy, 2008). Također jedna od posebnosti Dohe dakako je širenje gradskog prostora na morski prostor izgradnjom umjetnog otoka Pearl. Plan izgradnje prvi put je objavljen 2004. godine, a početni troškovi iznosili su 2,5 milijarde dolara, dok se do dovršetka projekta taj iznos popeo na 15 milijardi dolara. Smjestio se na području lagune uz West Bay, te zauzima 988 hektara prostora. Izgradnja umjetnog otoka Pearl Katar u Dohi smatra se jednim od najambicioznijih razvojnih projekata u Kataru te je značajan korak ka stvaranju nove povijesti razvoja grada.



Sl.9. Karta Dohi

Izvor: URL12

Kako je već spomenuto početak modernog razvoja Dohe nametnuo je polukružni i radijalni razvoj prometnica kako bi se grad prilagodio sve većem broju motornih vozila koja su posljedica sve većeg broja stanovnika. Tako kroz Dohu prolazi pet glavnih autocesta i pet prstenastih cesta koji povezuju unutrašnjost grada, te uspostavljaju dobru povezanost s drugim gradovima. Unatoč naporima da se grad prilagodi potrebama sve većeg broja motornih vozila i dalje dolazi do značajnih gužvi, posebice na prometnicama prstenastog oblika gdje je koncentracija vozila najveća. U cilju smanjenja zagušenja prometa, vremena putovanja i naravno očuvanja okoliša, 2004. godine dolazi do razvoja javnog prijevoza koji je u početku bio ograničen samo na pojedine dijelove Dohe, no s godinama ta mreža se značajno proširila. Uz pokretanje javnog prijevoza, započeti su brojni projekti rekonstrukcije i modernizacije postojećih prometnica koji su se najčešće ogledali u izgradnji novih čvorišta i proširenju cesta (Shaaban, 2014). Razvojni ciljevi nalaze se u Katarskom nacionalnom master planu 2032., a uz javni prijevoz i izgradnju odgovarajuće cestovne infrastrukture projekt uključuje i razvoj željeznice i metroa. U tijeku je izgradnja mreža metroa unutar gradskog područja Dohe kojim će se povezati Međunarodna zračna luka Doha, pomorska luka, urbana sela i glavne četvrti Dohe. Navedeni ciljevi zapravo su potrebne strategije za daljnji urbani razvoj grada čija će učinkovitost odigrati važnu ulogu u oblikovanju samog grada. Predviđeni radovi trebali bi biti okončani do 2026. godine (Furlan i Faggion, 2015).

6.3. Razvoj projekata unutar starog centra Dohe

Dolaskom šeika Hamad Bin Khalifa Al Thania na vlast 1995. godine dolaze i novi planovi urbanog razvoja. Hamad Bin Khalifa Al Thani pokrenuo je različite strategije za pozicioniranje Dohe u međunarodnim i regionalnim mrežama kao ikonsku metropolu. Kao posljedica toga nastala su tri glavna projekta u starom centru Dohe. Jedan od projekata bio je redizajn tradicionalnog Souq Waqifa (Wiedmann i dr., 2013). Souq Waqifa (sl. 10) bilo je glavno i jedino trgovačko mjesto stare Dohe, središte gradske tradicijske arhitekture, rukovodstva i narodne umjetnosti, te „labirint“ uličica koje povezuju širok prostor raznih urbanih prostora. Svoje dobrostojeće trgovačko značenje steklo je zbog svog jedinstvenog karaktera i dobrog geostrateškog položaja okrenutog prema rivi blizu lučkog pristaništa. Međutim, 1960-ih interes vlade za ulaganja i daljnji razvoj odmaknuo se od povijesnog centra, što je rezultiralo zanemarivanjem područja i njegovim propadanjem. Godine 2004. Souq Waqifa doživljava obnovu koja je uključivala rekonstrukciju i renoviranje zgrada uz korištenje autentičnih i novih

materijala i vještina (sl. 11). Projekt za obnovu u cilju je imao zaustavljanje propadanja povijesnih građevina i uklanjanje neodgovarajućih objekata. Ujedno, projekt se može smatrati jedinstvenim eksperimentom koji kombinira kulturnu baštinu, turističku atrakciju, javni prostor i prostor za slobodno vrijeme s preostalim prepoznatljivim funkcijama tradicionalnog trgovačkog mjesta. Obnovom je vraćeno životopisno nasljeđe usred globalnog okruženja. S postojećim umjetničkim centrom Souq Waqifa smatra se jednim od najboljih turističkih destinacija Katara. Danas je to mjesto aktivne trgovine koja svojim dizajnom nakon obnove podsjeća na tradicionalan izgled tog mjesta. Također primjer je raznolikosti urbanog prostora koji postaje osobito važan tijekom raznih manifestacija koje nastoje pružiti osjećaj zajedništva lokalnih građana i stranaca čineći to prostorom kulturne raznolikosti (Boussa, 2014; Gharib, 2014; Wiedmann, 2013).



Sl.10. Souq Waqif prije obnove

Izvor: Gharib, 2014



Sl.11. Souq Waqif nakon obnove

Izvor: Gharib, 2014

Uz Souq Waqifu, jedan od planova je bilo je i proširenje poslovne četvrti Al Salata na Cornicheu. No umjesto toga, zbog svoje vrijednosti za revitalizaciju starog centra Dohe, kao drugi projekt odabran je Muzej islamske umjetnosti. Muzej je dovršen 2006. godine, a otvoren 2008. godine. Izgradnjom muzeja i uređenjem njegove okoline, tj. izgradnjom parka proširen je javni prostor uz Corniche (Wiedmann i dr., 2013).

U neposrednoj blizini Souq Waqifa nalazi se i planirani „grad“ unutar Dohe Msheireb-Downtown Doha čija se gradnja odvija u pet faza (sl. 12). Prva faza, tj faza 1A sastoji se od četvrti Diwain Amiri, džamije, muzeja i sl., a sadrži i potrebnu infrastrukturu. Faza 1B i 1C

uključuje džamiju i luksuznu rezidencijalnu komponentu, a sastoji se od poslovnih i maloprodajnih prostora, gradske kuće, stanova i škole. Faza 2 sastoji se od maloprodajnog prostora, ureda, apartmana, hotela i galerija koja obuhvaća kino, vrtić i supermarket. Faza 3 sastoji se od pretežno stambenih jedinica, pružajući apartmane, hotele, zajedno s uredima i luksuznim robnim kućama. Završna faza, faza 4 zauzima prostor Sahat Al Nakheel, a predstavljat će glavni prometni čvor Msheireb Downtown Dohe (Khalil i Shaaban, 2012, URL8).



Sl.12. Faze Msheireba: 1A – narančasta, 1B i C – ljubičasta, 2 – roza, 3 – plava, 4 – žuta
Izvor: URL9

Razvoj Msheireba najveći je i najopsežniji projekt razvoja u Kataru. Godine 2005. srušene su stare građevine, izgrađene uglavnom u razdoblju od 1950. do 1970. godine, te je pokrenut projekt u vrijednosti od oko 5,5 milijardi USD za ponovnu izgradnju starog centra. Za razliku od Souq Waqifa, Msheireb je namijenjen isključivo za više društvene staleže pa se u skladu s time odvijala i gradnja stambenih jedinica (Weidmann i dr., 2013). Vodeća filozofija ovog

projekta je zapravo stvaranje urbane četvrti za različite namjene kroz reflektiranje katarske kulture. Projekt je ujedno osmišljen i s ciljem smanjenja uporabe automobila te ponovnim vraćanjem, tj. privlačenjem građana u povijesni centar koji bi pružao osjećaja lokalnog identiteta, ali ujedno i napredne održive tehnologije bez kojih se današnji svijet ne može zamisliti (Gharib, 2014).

7. Budućnost Dohe kao globalnog grada

Gradovi svijeta razvijaju se i rastu u različitim vremenima i različitim dimenzijama zavisno od njihovog potencijala i samog geografskog položaja. Od poslovnih aktivnosti i ljudskog kapitala sve do upravljanja infrastrukturom i poboljšanjem povezanosti. Dominantni gradovi investiraju u ljudski kapital što zauzvrat stvara bogatstvo, te imaju jedno zajedničko obilježje koje njim pruža značajniji napredak u razvoju. Oni su globalniji i otvoreniji od ostalih gradova što je glavni pokretač za dugoročnu održivost i razvoj grada. Odmah iza Dubaija i Abu Dhabija, kao treći najveći grad regije razvila se Doha. Širenjem grada i stvaranjem prednosti u globalnoj ekonomiji došlo je do potrebe za stvaranjem daljnjih strategija. Značajni politički utjecaj zabilježio se zahvaljujući održanom Summitu Arapske lige 2013. i Svjetskom klimatskom summitu 2012. Uspostavilo se i snažno međunarodno obrazovanje. Prema podacima Međunarodne zračne luke Hamad i Qatar Airways, Doha je drugi najprometniji putnički grad regije. Također, Doha je vođa poslovne i kulturne razmjene, a u posljednjih nekoliko godina bilježi značajan rast što nagovještava svjetlu budućnost u daljnjem razvoju i porastu BDP-a. Jedan od budućih projekata je i organizacija Svjetskog nogometnog prvenstva za 2022. godinu čime se ponovno utječe na postizanje ambicioznih ciljeva u razvoju potrebne infrastrukture koja će još jednom potaknuti dolazak brojnih transnacionalnih kompanija i time omogućiti buduću razvoj grada (URL10).

Značenje globalnog grada više je od samog povećanja globalnog utjecaja. Globalni status podrazumijeva da grad ima snagu i sposobnost izdržati, preživjeti i napredovati u današnjem okruženju, a u skladu s time za daljnji razvoj ističe se važnost razmatranja ekonomskih, financijskih i socio-kulturnih čimbenika. Značajne poslovne aktivnosti, uključujući obrazovano stanovništvo i slobodni pristup informacijama pružaju ekonomski napredak što potiče razvoj i brojne inovacije. Globalni grad nudi bogato kulturno iskustvo koje promiče talente i poboljšava kvalitetu života, te učvršćuje političku povezanost s ostatkom svijeta. U skladu s time Doha ima

sjajne preduvjete kako bi postala mjesto globalnih korporativnih čvorišta što će zahtijevati veće privlačenje pozornosti multilateralnih korporacija i izravnih stranih ulaganja. Doha, kao i ostali značajniji gradovi regije imaju različite stupove globalnosti te zapravo imaju mogućnost biranja kakvim gradom žele postati. Tako bi ti gradovi, uključujući i Dohu, trebali razviti svoju jedinstvenu globalizaciju s jasnim pogledom na budućnost koja ih može dovesti do pozicije vodećih globalnih gradova (URL10).

8. Zaključak

Doha, glavni grad Katara jedan je od najstarijih gradova na području zaljeva te je svjedok brzih promjena u demografiji tijekom proteklih desetljeća. Dok je u Europi proces transformacije od apsolutnog do apstraktnog prostora nastajao postupno kroz stoljeća, Doha je svoju transformaciju doživjela brzom promjenom od tradicionalnog prostora do suvremenih ubranih struktura kroz relativno kratko vrijeme kao rezultat naftnog buma i postkolonijalnih veza. Razdoblje urbanizacije tijekom naftnog buma dovelo je do rasprostiranja prigradskih naselja oko središta, nove strategije rasta i diversifikacije koje su zatim dovele do pojave „gradova unutar grada“ što je vidljivo po razvoju Msheireba. Glavni urbani rast na sjeveru grada odvijao se tijekom posljednjih 20 godina. Javna ulaganja u obrazovni grad jedna su od glavnih čimbenika razvoja zapadnog dijela Dohe, kao što je Al Waab City. Većina privatnih ulaganja ipak se usredotočila na stambene jedinice na sjevernoj obali, primjerice u West Bayu ili na razvoju unutar diplomatske četvrti. Značajan porast stanovništva rezultirao je fizičkom, ekonomskom i kulturnom promjenom grada. Trenutna faza razvoja urbanog prostora Dohe proizvod je podudaranja mnogih faktora. Prije svega promjene na vlasti koje su dovele do uvođenja novih vizija za razvoj u budućnosti. Zatim dolazak procesa liberalizacije i decentralizacije kako bi se ubrzao urbani rast, te naposljetku velika javna ulaganja kroz prihode od nafte i plina u infrastrukturne projekte. Rezultat ulaganja odjeknuo je kao najveći građevinski bum u povijesti Dohe te je došlo do značajnog širenja grada. Integriranje načina korištenja zemljišta i stvaranje učinkovitog prometnog sustava od presudne je važnosti za stvaranje atraktivnih, funkcionalnih, sigurnih i ekonomičnih životnih područja. Također od velikog značaja je i kultura kao način života, kulturna baština i kulturni identitet koji doprinose poboljšanju urbane kvalitete grada, a kako bi se potaknuo dinamičan i pametan razvoj, kao odraz gospodarskog i sociokulturnog rasta potrebno je ojačati strategije i programe za daljnji urbanistički razvoj.

POPIS LITERATURE

1. Adham, K., 2011: 'Rediscovering the Island: Doha's Urbanity from Pearls to spectacle' in Elsheshtawy, Y (ed) *The Evolving Arab city*. London: Routledge.
2. Billecocq, X.B., 2010: *Le Qatar Et Les Francais*, Paris: Collections Relations Internationales & Culture.
3. Boussaa D., 2014: Rehabilitation as a Catalyst of Sustaining a Living Heritage: The Case of Souk Waqif in Doha, Qatar, *Art and Design Review*, 2014, 2, 62-71
4. Brucks, G.B., 1829: *Memoir descriptive of the Navigation of the Gulf of Persia* in R.H. Thomas (ed) *Selections from the records of the Bombay Government No XXIV* (1985) New York: Oleander press.
5. Burchardt, H., 1906: *Ost-Arabien von Basra bis Maskat auf Grundeigener Reisen*. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, Berlin.
6. Carter, R.A., 2012: *Sea of Pearls: Seven Thousand Years of the Industry that Shaped the Gulf*, London: Arabian Publishing.
7. Constable, C.G., Stiffe, A.W., 1864: *The Persian Gulf Pilot* (First Edition). London.
8. Diplomatic Institute, 2015: *Qatar... Development Has Story*, The Publisher: The Diplomatic Institute – Ministry of Foreing Affairs, State of Qatar, Doha. ISBN: 9789927/116/06/3, 69-97.
9. Dilenge, M., 2007: *Dubai and Doha: Unparalleled Expansion*. Reprinted with permission of Worldwide ERC®, from the October 2007 issue of MOBILITY.
10. Dumper, M.R.T., Stanley, B.E., 2006: *Cities of the Middle East and North Africa: a historical encyclopedia*, (Foreword by Janet L. Abu-Lughod), ABC-CLIO, 136-138.
11. El Mallakh, R., 1979: *Qatar: Development of an oil economy*. Palgrave Macmillan.
12. Furlan R., Faggion L., 2015: *The Development of Vital Precincts in Doha: Urban Regeneration and Socio-Cultural Factors*, *American Journal of Environmental Engineering* 2015, 5(4): 120-129.
13. Gharib R., 2014: *Requalifying the Historic Centre of Doha: From Locality to Globalization*, *Conservation and Management of Archaeological Sites*, Vol. 16 No. 2, May 2014, 105-16.

14. Helmy M., 2008: Urban Branding Strategies and the Emerging Arab Cityscape “The Image of the Gulf City”, Städtebau-Institut Unniversität Stuttgart.
15. Kursun, Z., 2010: The Ottomans in Qatar, Gorgias PrLIc.
16. Lorimer, J.G., 1986: Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and Central Arabia. Cambridge: Cambridge University Press. (Originally published 1915)
17. Othman, N., 1984: With Their Bare Hands: The Story of the Oil Industry in Qatar, London: Longman Group.
18. Palgrave, W. G., 1866: Narrative of a year’s journey through Central and Eastern Arabia (1862-1863). Macmillan.
19. Rahman, H., 2005: The Emergence of Qatar: The Turbulent Years 1627-1916, London: Thames & Hudson.
20. Seton, D., 1995: The journals of David Seton in the Gulf 1800-1809, edited by Sultan Mohammed al-Qasimi. Exeter: Exeter University Press.
21. Shaaban K., F. Khalil R., 2012: Rebuilding Old Downtowns: The Case of Doha, Qatar, Proceedings REAL CORP 2012 Tagungsband 14-16 May 2012
22. Shaaban K., Radwan E., 2014: Rebuilding the Transportation System in the City of Doha, Journal of Traffic and Logistics Engineering Vol. 2, No. 3, September 2014.
24. Tuson, P., 1991: Records of Qatar 1820-1960., Vol. 5 1916-1935, Archive Editions.
25. Zahlan, R.S., 1979: The Creation of Qatar. London: Routledge.
26. Wiedmann F., Salama A. M., Mirincheva V., 2013: Urban reconfiguration and revitalization: public mega projects in Doha’s historic center, open house international Vol.38 No.4, December 2013.
27. Wiedmann F., Salama A. M., Thierstein A., 2012: Urban evolution of the city of Doha: An investigation in to the impact of economic transformations on urban structures, METU Journal of the Faculty of Architecture, December 2012

POPIS IZVORA

URL1, Climate Doha, Weather and climate, n.d., <https://weather-and-climate.com/average-monthly-rainfall-temperature-sunshine,doha,qatar>, 15.08.2017.

URL2, Reports of Meteorological Department, Civil Aviation Authority, 2016, http://www.mdps.gov.qa/en/statistics/Statistical%20Releases/Environmental/PhysicalClimate/physical_Climate_Features_2016_AE.pdf, 15.08.2017.

URL3, Central Intelligence Agency (CIA), The World Factbook, Middle East: Qatar, n.d., <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/qa.html>, 16.08.2017.

URL4, Doha municipality accounts for 40% of Qatar population, Gulf Times, 2015, <http://www.gulf-times.com/story/459624/Doha-municipality-accounts-for-40-of-Qatar-populat>, 16.08.2017.

URL8, Construction Phases, Msheireb Downtown Doha (MDD), n.d., <http://mdd.msheireb.com/en-us/exploreproject/constructionphases.aspx>, 28.08.2017.

URL10, Global Cities of the Future – a GCC perspective, n.d., http://www.middle-east.atkearney.com/documents/787838/11181722/GCC_Global+Cities+of+the+Future+EN.pdf/2740d89f-24a3-4786-a782-1473e1f6f882, 06.09.2017.

URL11, Energy Business Review, EBR, 21.07.2017., <http://explorationanddevelopment.energy-business-review.com/news/the-worlds-top-five-countries-with-highest-natural-gas-reserves-5878274>, 18.09.2017.

URL12, ArcGIS Online Basemaps, n.d., <http://www.arcgis.com/home/group.html?id=702026e41f6641fb85da88efe79dc166&start=1&view=list&sortOrder=asc&sortField=title#content>, 18.09.2017.

POPIS IZVORA SLIKA

URL5, Origins of Doha, https://originsofdoha.files.wordpress.com/2013/02/biddah_doha-1823-01.jpg?w=470&h=323, 22.07.2017.

URL6, Origins of Doha, <https://originsofdoha.files.wordpress.com/2015/03/1860-cropped1.jpg>, 22.07.2017.

URL7, Origins of Doha, <https://originsofdoha.files.wordpress.com/2015/03/photo10.jpg>, 24.07.2017.

URL9, Construction Phases, Msheireb Downtown Doha (MDD), n.d., <http://mdd.msheireb.com/en-us/exploreproject/constructionphases.aspx>, 28.08.2017.