
Ciutat industrial *versus* ciutat burgesa: el cas de l'«Eixample» berlinès, 1815-1896¹

JOAN MOLET

El segle XIX és el moment dels grans plans urbanístics que, en gran mesura, han configurat l'estructura i la imatge de les urbs actuals. A través d'aquestes realitzacions s'ha arribat a definir el que ara denominem «ciutat burgesa»; ciutat on destaca l'interès per la creació d'uns espais representatius destinats a ubicar les seus de les institucions sorgides i renovades arrel de les transformacions socials i econòmiques dels segles XVIII i XIX: parlaments, ajuntaments, ministeris, òperes, museus, universitats, borses de comerç, palaus de justícia..., i uns altres espais, potser menys representatius però de qualitat, per a instal·lar els habitatges de la nova classe social dominant. En canvi, pocs eren els esforços esmerçats en dissenyar, amb el mateix rigor, espais dedicats a la indústria i a l'habitatge obrer; en la majoria dels casos només s'arribava a indicar, i tot sovint de manera poc explícita, que aquests «equipaments molestos» havien de construir-se als afores de la ciutat, més enllà dels límits de la planificació. Això es pot constatar en els plans més paradigmàtics tan de la primera com de la segona meitat del segle XIX: la culminació de la Via Triomfal i la Rue de Rivoli a París, el conjunt de Regent's street i Regent's Park a Londres, i la Ludwigstrasse a Munic, pel que fa a la primera part del segle; i el Pla Haussmann de París i la Ringstrasse de Viena², pel que fa a la segona. La intenció d'aquest article és contraposar totes aquestes realitzacions als plans Schmidt, Lenné i Hobrecht, projectats i «realitzats» a Berlín al llarg del segle XIX, en els quals es renuncia explícitament a la creació d'una

¹ Aquest article s'inscriu en la línia de recerca «L'art a Catalunya entre 1875-1936. Fonts, models i teoria. El debat entre tradició i modernitat», dirigida per la Dra. Mireia Freixa i Serra en el Departament d'Història de l'Art de la Universitat de Barcelona, finançada per una beca del Ministerio de Educación y Cultura. Aquest article forma part d'una recerca més àmplia que encaminada a establir connexions entre l'urbanisme català i europeu del segle XIX es pot consultar completa en la tesi doctoral del mateix autor.

² No citem aquí el Pla Cerdà de Barcelona, car aquest constitueix un cas molt especial de pla pensat, com el berlinès, per a la indústria i per a la classe obrera, però «reconvertit» durant la seva realització en un pla típicament burgès, destruint-ne el caràcter igualitari i afavorint la creació d'un «centre» contraposat a la perifèria del propi pla. Així mateix, reconverteix espais pensats bàsicament per a afavorir la vialitat en grans espais públics representatius, com el passeig de Gràcia, la Diagonal, o la plaça Universitat.

ciutat monumental, i s'intenta controlar, sense gaire èxit, el vertiginós desenvolupament de la capital prussiana dotant-la d'uns espais pensats bàsicament per a la instal·lació de la indústria i de la creixent classe obrera, sense reformar el petit nucli central, construït bàsicament al segle XVIII, i que va acollir fins a principis del segle XX els espais i els edificis de caràcter representatiu. Així, i fins a 1910, l'expansió de la ciutat de Berlín no tindrà el caràcter burgès dels típics eixamples, sinó que destacarà pel seu caràcter marcadament industrial i proletari.

1. ELS ANTECEDENTS: DE POBLE DE PESCADORS A CAPITAL REIAL DE PRÚSSIA

Fins al 1640, quan Friedrich Wilhelm fundà les bases de l'estat prussià i designà Berlín com a Residenz dels Hohenzollern, la ciutat havia estat només un petit poble de pescadors. De fet, en aquell moment, allò que ara nomenem globalment Berlín era un «doble municipi» compost per la unió de dos pobles: Berlín a la vora del riu Spree i Cölln a una illa que aquest forma al davant. El conjunt comptava amb 80 ha d'extensió i estava voltat per la muralla i els fosats medievals, originals del segle XIV. Hi destacava el Mühlendam, primer pont de comunicació entre els dos nuclis que, alhora, funcionava com a barrera per al tràfic fluvial, de manera que s'obligava als vaixells a aturar-se en aquest punt, descarregar i carregar a l'altre banda en un altre vaixell, la qual cosa va propiciar la creació d'un mercat (Fig. 1).

Cap a la segona meitat del segle XVII el nucli originari de Berlín començà a créixer: s'hi instal·là una rica burgesia comercial i artesanal, així com un gran nombre de soldats i funcionaris, la qual cosa va obligar a restringir les activitats agrícoles a l'interior de la muralla, de manera que fora d'aquesta, als costats nord i oest de l'Spree començaren a formar-se petits llogarets que iniciaren l'expansió fora muralles. Paral·lelament la ciutat també s'aixamplà amb barris creats de nova planta: al 1658 es van fundar Friedrichswerder i Neu Cölln am Wasser, al 1673 es fundà la Dorotheenstadt, i al 1688 la Friedrichstadt, els dos darrers de traçat regular, amb carrers rectes i illes de cases quadrades. A la Friedrichstadt s'instal·laren els vint mil refugiats hugonots, expulsats de França després de les Guerres de Religió, als quals el príncep havia atorgat asil a Brandenburg mercès a l'Edicte de Potsdam de 1685. Cadascun d'aquests barris comptava amb el seu propi recinte emmurallat que els separava, ja que administrativament eren considerats municipis independents.

El 1701 Friedrich I fou nomenat rei «a» Prússia per la qual cosa Berlín esdevingué «Königliche Residenzstadt»³ Això provocà que al 1709 s'unissin finalment els diferents municipis abans esmentats formant-se oficialment la ciutat de Berlín, la qual comptava ja amb 626 ha i 61.000 habitants al 1717 (Fig. 2). Aquest és el moment en que s'inicia el procés de monumentalització de la ciutat, a la qual es volia donar l'aspecte d'una capital reial, centrat a l'avinguda Unter den Linden, antic camí que unia el castell dels Hohenzollern amb el seu vedat de cacera, el

³ Residència reial.

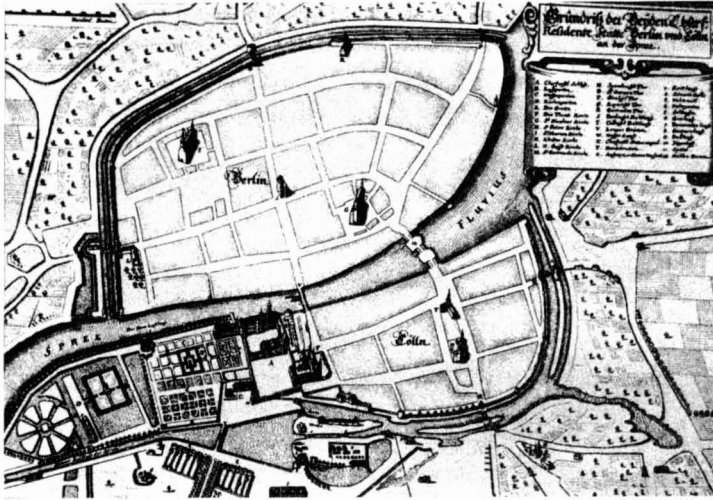


Fig. 1. Johan Gregor Memhard: Plànols de les ciutats Berlín i Cölln, 1652. Deutsche Staatsbibliothek, Berlín.

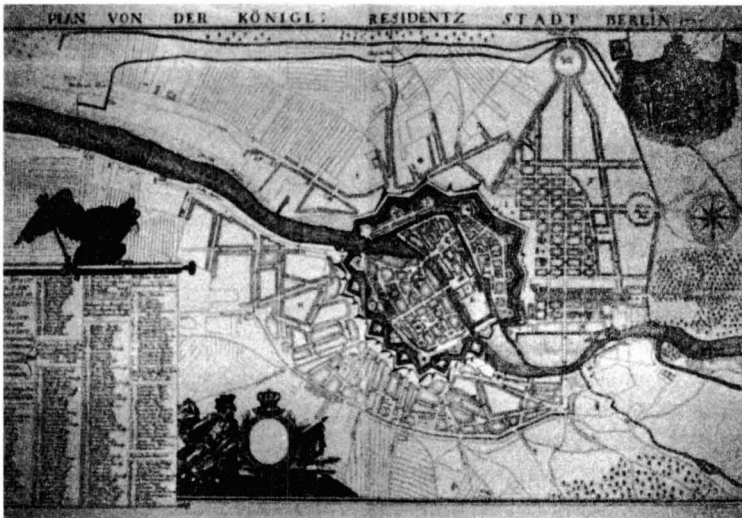


Fig. 2. G. Dusableau: Plànol de la ciutat reial de Berlín, 1737. Deutsche Staatsbibliothek, Berlín.

Tiergarten, i la seva residència d'estiu, el Charlottenburg. En aquesta avinguda s'erigeix el «Forum Friderizianum», iniciat el 1714 per Friedrich II i consistent en una gran plaça on s'agruparen una sèrie d'edificis representatius del tarannà «culte» del nou monarca: l'Òpera Estatal, la Biblioteca Reial, la Catedral Catòlica de Sant Edivigi i el Palau del Príncep Heinrich, germà del rei, que posteriorment s'esdevingué seu de la Universitat Humboldt. A tot això cal afegir el conjunt de la Gendarmenplatz, amb les catedrals bessones, alemanya i francesa, iniciades molt modestament el 1701 però monumentalitzades amb una torre rematada amb cúpula cadascuna, seguint els models dels Invàlids de París i de Saint Paul's de Londres, a partir de 1780.

A banda d'aquestes realitzacions i fora muralles es comencen a desenvolupar tota una sèrie de nous barris de forma completament incontrolada: Spandauer Vorstadt, Stralauer Vorstadt i Köpenicker Vorstadt, de traçat totalment irregular i caòtic. Aquest creixement accelerat fa que s'hagi d'ampliar el recinte emmurallat, a l'hora que obliga a enderrocar les antigues fortificacions que separaven els diferents municipis, de manera que es pugui ampliar la Friedrichstadt, tot creant tres places monumentals: el «Rondell» o Belle-Alliance-Platz (ara Mehringplatz), el «Achteck» o Leipziger Platz, i el «Quarré» o Pariser Platz, lloc on el 1788 es construeix la Porta de Brandenburg com a contrapunt monumental al final de l'avinguda Unter den Linden.

Al tombant dels segles XVIII i XIX (Fig. 3) Berlín ja posseïa 1.300 ha de superfície i 136.000 habitants (dels quals uns 30.000 eren militars i llurs familiars), la qual cosa la situava com a segona ciutat de l'àrea cultural germànica, després de Viena. En aquell moment ja s'havien desbordat les noves muralles pel nord i per l'est i només quedava un gran espai al sud sense edificar. Així, al nord trobem els grans conjunts de la «Charité» i la «Invalidenhaus», similars als Invàlids de París, i els nous barris de la «Neue Vorstadt» o «Neu Voigtland» on s'hi havien instal·lat obrers de la construcció provinents de Saxònia; a l'oest, i també fora muralla, el Tiergarten s'havia convertit en parc públic i, més enllà, tot un rosari de palaus de la monarquia envoltava la ciutat: el ja esmentat Schloss Charlottenburg també a l'oest, l'Schloss Niederschönhausen al nord, i l'Schloss Friedrichsfelde a l'est.

2. BERLÍN A LA PRIMERA MEITAT DEL SEGLE XIX. ELS PRIMERS INTENTS D'ORDENACIÓ DEL CREIXEMENT URBÀ: ELS PLANS SCHMIDT I LENNÉ

2.1. El Pla Schmidt

El 1815, un cop acabades les guerres napoleòniques, hom va adonar-se de com als únics espais que encara quedaven buits dins de les muralles, al sector sud de la ciutat, s'hi estava produint un creixement desordenat i irregular que havia estat possible gràcies a la manca de planificació urbanística. Fins al 1823, però, no es va poder tirar endavant cap planificació urbanística, car hi havia un seguit d'impediments legals i tècnics: d'una banda calia alliberar els terrenys de les antigues càrregues feudals; de l'altra era necessària la redacció d'unes ordenances de la construcció; també calia decidir qui es faria càrrec dels costos d'urbanització dels nous vials, i finalment calia «medir» la ciutat i crear el conseqüent pla topogràfic, eina bàsica per a qualsevol planejament a gran escala. Així, quan tots aquests esculls ja havien estat més o menys salvats, el Polizeipräsidium, va encarregar la confecció d'un pla d'edificació per al territori interior de la muralla que englobés l'anomenat Köpenicker Feld. Aquest pla, conegut com a Erster Bebauungsplan, el dissenyà l'Oberbaurat Joseph Schmid al 1826 (Fig. 4).

Però des de un primer moment aquesta planificació resultà insuficient. De fet, ja al 1827 va caldre plantejar-se la planificació dels territoris fora muralles, ja que

en alguns indrets, com el Berliner Feldmark, ja s'havia començat a edificar, naturalment de manera irregular, la qual cosa treia sentit a l'ordenació regular dels terrenys emmurallats. Així, aquell any s'encarregà a Schmid l'ampliació del seu pla de manera que abastés tota la rodalia de Berlín.

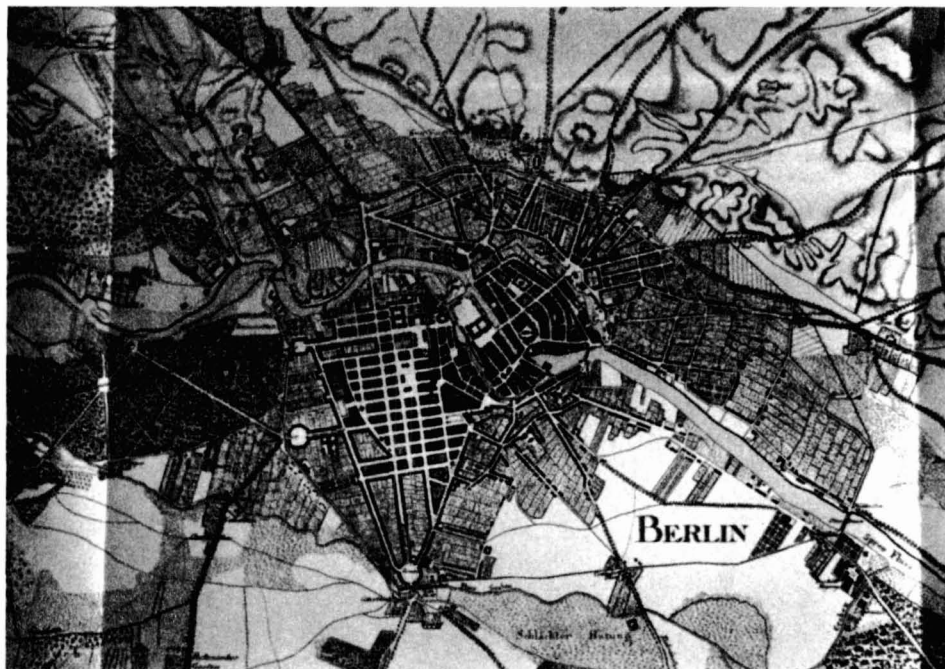


Fig. 3. J. F. Schneider: Plànol de Berlín i la seva rodalia, 1802. Märkisches Museum, Berlín. Detall.

Schmidt va optar per dividir el pla en cinc seccions diferents: «I) entre els camins (Chaussen) que van a Pankow i Frankfurt; II) entre el camí de Frankfurt i l'alt Spree; III) entre l'alt Spree i el camí que va de la Hallesches Tor a la Hasenheide; IV) entre aquest darrer camí i el baix Spree; i V) entre el baix Spree i el camí cap a Pankow»⁴. Els plans per a les seccions I-IV no foren aprovats fins el 1830, any en què es començaren a assenyalar les alineacions, i fins el 1832 no es col·locaren les primeres fites. Malauradament els plànols corresponents s'han perdut i només en queden les seccions II i III en molt mal estat de conservació, per la qual cosa no n'és viable l'anàlisi.

2.2. El Pla Lenné

Poca cosa es va dur a terme del pla Schmidt; la lentitud amb la qual s'aplicava contrasta vivament amb la rapidesa amb la qual creixia la ciutat, de manera que

⁴ Actes de la reunió celebrada el 19 d'agost de 1829 amb el Magistrat de Berlín, conservades al Zentrales Staatsarchiv, Dienststelle Merseburg. Secció Technische Oberbaudeputation, rep. 93 D. Tit XI. Lit G.C. nº 49. Vol I. Pàg. 98-91. Traducció de l'autor.

al 1840 calgué encarregar a Peter Josef Lenné, Director General dels Jardins Reials de Prússia la revisió del pla Schmid. Aquell mateix any Lenné van enllestir el seu *Projectierte Schmuck und Grenzzüge von Berlin mit nächsten Umgegend*⁵ (Fig. 5) amb el qual va intentar integrar tots els diferents sectors de la rodalia de Berlín enllaçant-los a través d'una «Gürtelstrasse»⁶ que envoltava la part nord i est de la ciutat i que desembocava a l'anomenada «Luisenstadt», nom donat aleshores al Köpenicker Feld, al sud, on plantejava la reforma d'aquella zona intramurs que ja havia estat planificada en primer lloc per Schmid.



Fig. 4. W. v. Möllendorf: Novíssim plànol de Berlín, 1838. Deutsche Staatsbibliothek, Berlín. Detall on es pot apreciar, en línies puntejades, el projecte d'Schmidt per al Köpenicker Feld.

En la memòria del projecte ens explica amb més detall com havia de ser la Luisenstadt: «el carrer més important forma un canal navegable que va de l'Spree, més amunt del Janowitzbrücke, fins a la muralla entre la Kottbusser i la Hallescher Tor. La funció d'aquest canal és servir a la indústria com a via de comunicació. Dos estanys, un de rodó i un de rectangular, i dos mercats adjacents serviran per a carregar i descarregar els vaixells, però no s'exclou que algun empresari pugui construir algun canal adjacent lateral que mení a la seva pròpia fàbrica»⁷.

Per donar continuïtat a aquest canal, Lenné el pensa connectar amb els fossats de la muralla, fent-los navegables en tota la seva longitud, per poder-hi instal·lar

⁵ Projecte del carrer ornamental i fronterer de Berlín i la seva rodalia.

⁶ Carrer-cinturó.

⁷ Memòria reproduïda a HINZ, G.: *Peter Josef Lenné und seine bedeutendsten Schöpfungen in Berlin und Potsdam*, Berlín, 1937, p. 180 i seg. Traducció de l'autor.

un gran nombre de fàbriques a les ribes. Així, el canal facilitaria el trànsit entre les fàbriques, sobretot si tenim en compte que vora els fossats que vol transformar hi van a parar les estacions de termini de les línies de ferrocarril Anhaltischer Bahn i Potsdamer Bahn, la darrera de les quals aviat s'havia d'allargar fins a Hamburg i Magdeburg (Fig. 6).

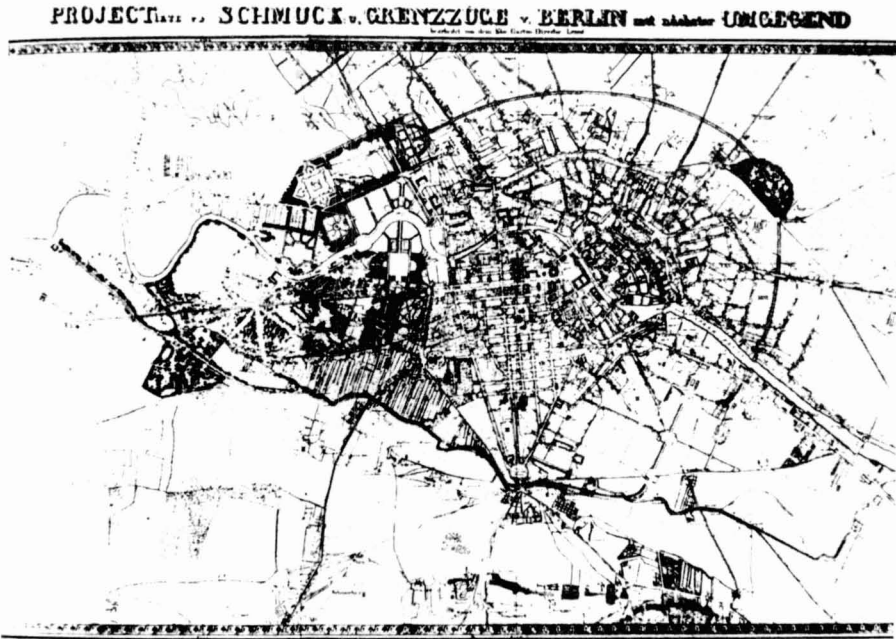


Fig. 5. Peter Josef Lenné: Projecte del carrer ornamental i fronterer de Berlín i la seva rodalia, 1840. Gartendenkmalpflege Berlín. Aquí es pot apreciar clarament la «Gürtelstrasse» al costat superior esquerre, i la Luisenstadt a la part inferior esquerra.

Seguint amb la memòria, i algunes línies més endavant, Lenné fa referència a la Gürtelstrasse i ens diu que aquesta havia de començar allí on el canal de la Luisenstadt mena a l'Spree, i que havia d'envoltar la ciutat en un gran arc que pujava cap al petit turó que hi ha entre la Hamburger i la Rosenthaler Tor, des d'on es podia veure tota la ciutat. La funció d'aquest carrer, que primer hauria pensat també com a canal navegable, era dotar els habitants de la part nord-est d'un lloc de passejada ombrejat, però segur, que imaginava vorejat de boniques cases de camp que l'adornarien. Entre la Landsberger i la Königstor es volia crear un parc, travessat per l'avinguda, en terrenys que pertanyien majoritàriament a l'Ajuntament. La funció del boulevard i del parc era la diversió de la població i la seva salut i higiene, atès que al Berlín d'aleshores només hi havia un passeig i un parc, Unter den Linden i el Tiergarten, que quedaven molt apartats dels barris nord-orientals on vivien la majoria del obrers.

Com a contrapunt a aquesta Gürtelstrasse, Lenne va projectar, al 1844, l'anomenat «Generalszug», que havia de tancar l'anella pel costat sud-oest. Aquest consis-

tia en un carrer que gairebé en línia recta baixa des del «Knie», molt a la vora on moria la Gürtelstrasse, fins a la Hasenheide, i que travessa un seguit de places de formes diferents, unint Charlottenburg amb la Luisenstadt, on trobem l'altre extrem de la Gürtelstrasse.



Fig. 6. Reial Departament Cartogràfic de Prússia: Berlín i Charlottenburg i la seva rodalia més propera, 1857. Deutsche Staatsbibliothek, Berlín. Detall on es poden apreciar els carrers i els canals projectats per Lenné a la Luisenstadt, així com el fosat de la muralla reconvertit també en canal.

Aquests plans van representar l'intent d'enllaçar els diferents espais desenvolupats fora muralla, alhora que és el preludi d'una sèrie d'intents d'unir Berlín amb el poble de Charlottenburg (desenvolupat arrel de l'existència de la residència reial d'estiu). També és interessant veure com es crea una mena de «muralla urbanística» que havia de contenir el creixement de la ciutat en un moment de forta i incontrolada expansió. Amb tot, caldria destacar la importància que es dona al desenvolupament industrial dins del pla. De fet, i si observem amb atenció el pla, ens adonem que la part més elaborada és aquella corresponent a la Luisenstadt, és a dir, aquella on es preveu la construcció de tot una sèrie de canals i estanys pensats per al transport i la càrrega i descàrrega de mercaderies i llur connexió amb la xarxa ferroviària. Només en el «Generalszug», planejat posteriorment, es planteja la creació d'alguns espais representatius.

Però la realització d'aquest projectes s'esdevé molt difícil, car la gran força de la iniciativa privada, emparada en la lentitud burocràtica i la manca d'una veritable legislació urbanística, s'imposa per la via dels fets consumats i s'escapa a tot control: així, el carrer de circumval·lació no va arribar ni a iniciar-se, i de la

Luisenstadt només se'n varen començar a excavar alguns canals. A més, les companyies de ferrocarril, que Lenné havia mirat d'integrar en el seu pla, es converteixen en un greu problema, ja que interessades en acostar al màxim llurs estacions a la ciutat, envaiïren les rodalies de Berlín i es convertiren en barreres urbanístiques. La situació empitjora quan Friedrich Wilhelm IV, mentor de Lenné i un dels principals interessats a controlar el creixement de la «seva» capital, cau malalt; a partir d'aleshores la planificació de la ciutat es regirà per una mena d'acord tàcit entre les necessitats de la indústria i els interessos privats dels propietaris dels terrenys. Així, a mitjans de segle queda clar que cal revisar un altre cop el Bebauungsplan. Això ho constata un informe de 1852 que, entre d'altres coses, fa palès que en les seccions I i V del Bebauungsplan, situades al sector nord-oest, s'han construït tants edificis i estacions de ferrocarril de manera irregular que es impossible tirar endavant la planificació.

3. EL DARRER INTENT: EL PLA HOBRECHT

3.1. Gènesi

Davant la impossibilitat física de realitzar els plans urbanístics de Schmidt i Lenné, a principis de 1858 es demana a James Hobrecht que elabori un nou pla d'exemple de Berlín. Per a aquesta tasca Hobrecht rep del Ministre de Comerç el nomenament de Director del «Comissariat per a l'elaboració d'un pla de construcció de la rodalia de Berlín» i se li demana com a primera tasca que revisi totes les planificacions anteriors i que es mesurin altre cop tots els sectors per a poder crear un nou pla topogràfic. A partir d'aquí es comença la tasca de projecció del nou pla, el qual però havia de contemplar les següents condicions: «1. Els carrers s'havien de projectar de manera que poguessin absorbir tot el trànsit que hi circularia, amb illes de cases que havien de seguir el model de les de la Friedrichstadt entre la Koch i Behrenstrasse. 2. S'havien d'evitar al màxim els angles aguts i obtusos. 3. Els carrers havien de tenir les següents amplades; de 48,88 a 56,4 m (és a dir, de 13 a 15 Ruthen)⁸ si eren «Promenaden» (passejos); de 26,32 a 33,44 m (és a dir, de 7 a 9 Rutehn) si eren «Hauptstrassen» (carrers principals); de 18,8 a 22,56 m (és a dir, de 5 a 6 Ruthen) si eren «Nebenstrassen» (carrers secundaris): o de 11,28 a 15,04 m (és a dir, de 3 a 4 Ruthen) si eren «Verbindungsstrassen» (carrers de connexió). A més s'havia de crear un carrer de circumval·lació d'amplada especial. Aquests nous carrers havien d'enllaçar amb els antics. 4. Els carrers havien de seguir la direcció sudoest-nordest, o nordoest-sudest, així com calia procurar que enfoquessin cap a una església, monument, edifici important, lloc, jardí o bosc. 5. S'havia de respectar al màxim els carrers ja existents sense variar-los per res i també les parcel·les procurant no dividir-les. 6. Calia deixar espais lliures per tota la ciutat. 7. Calia situar els dipòsits d'aigua el més a prop possible dels rius Spree, i Panke, o dels canals»⁹.

⁸ 1 Ruthe equival a 12 peus, és a dir, 3,76 m.

⁹ *Instruktion für den mit der Ausarbeitung eines Bebauungsplans für Berlin und seine Umgebung beauftragten Baubeamten*, text conservat al Staatarchiv Potsdam, Pr. Br. Rep. 30/Berlin C, Polizeipräsidium, Tit. 20, n^o 626, pàg. 2-8. Traducció de l'autor.

Els treballs de mesura s'iniciaren el maig de 1859 i es dissenyà un nou model de fites de pedra per a què no es poguessin moure tan fàcilment de lloc, com havia passat amb les col.locades el 1830.

L'agost de 1859 s'enllesteixen els sectors I i VII i el gener de 1860 els IX i XI. A la memòria¹⁰ que acompanyava els dos darrers es fan paleses les dificultats que troba Hobrecht, car és un sector on s'hi havien construït grans infraestructures: l'estació d'Stettin, la caserna i el camp d'exercicis del Regiment de la Guàrdia de Reserva, els fosats del Panke i de Schönhausen, la Casa d'Invàlids i el parc adjacent, cementiris, indústries de fabricació de màquines... També s'assenyala que fóra inútil preveure carrers que les travessessin ja que mai no arribarien a ser realitzats. Al final arriba a la conclusió que cal renunciar a fer un pla «arquitectònic» basat en illes de cases formant figures geomètriques i en carrers buscant perspectives, tal i com es demanava a la premissa n. 4, i que cal apostar per solucionar els problemes de trànsit i comunicació. A més, Hobrecht es troba al sector XI amb molts carrers ja traçats anteriorment, alguns massa estrets per suportar el trànsit previst.

El 1861, quan ja s'havien planificat la meitat dels sectors, s'inicia la polèmica i molts propietaris comencen a queixar-se de l'amplada i el traçat dels carrers, ja que diuen que són massa amples, que n'hi ha massa i que parteixen llurs parcel·les. Això obliga a Hobrecht a eliminar molts carrers diagonals que irradiaven de places així com també a suprimir d'altres carrers previstos, el traçat dels quals s'havia vist interromput per edificis construïts durant l'elaboració del pla. En vista de tot això aquell mateix any Hobrecht abandona la seva tasca, i el pla, acabat per Seesshaft, és aprovat, per sectors, l'agost de 1862 (Figs. 7 i 8).

3.2. Descripció

Tot i el seu abandó, Hobrecht presenta el divuit d'agost de 1862 la Memòria General del Pla¹¹. Aquesta i un article escrit per Gustav Assmann, defensant-lo, ens serviran per donar una idea de quin fou el seu aspecte final¹².

Segons Hobrecht:

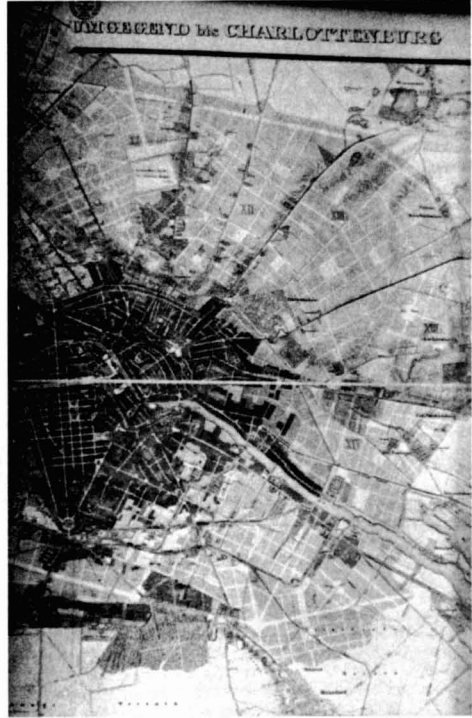
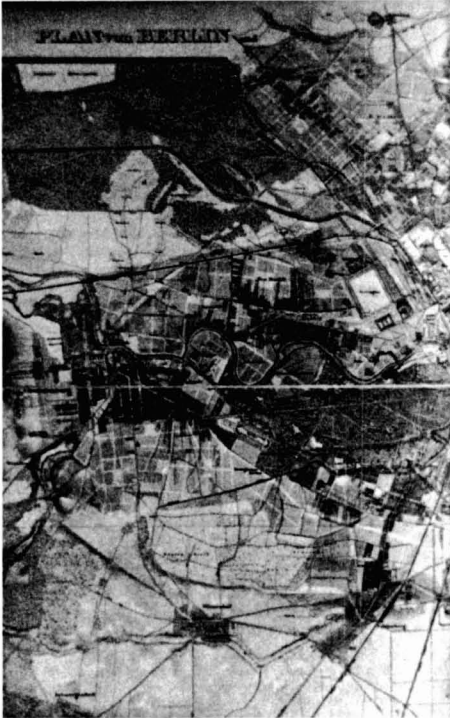
el nou pla d'edificació abarca la ciutat de Berlín, la de Charlottenburg, districtes de Rixdorf, Wilmersdorf, Reinickendorf, Weissensee, Lichtenberg i les «colònies» Hohenschönhausen, Friedrichsberg i Buxhagen. L'àrea abarca una milla i 3/4 de llargada per una d'amplada. El territori comprèn una superfície (sense tenir en compte el Tiergarten) de 30.000 Morgen i és una mica més de cinc cops i mig més

¹⁰ HOBRECHT, J.: *Erläuterungsbericht der Arbeiten IX und XI*, text conservat al Landesarchiv Berlin. Pr. Br. Rep. 30, Polizeipräsidium n^o 188.

¹¹ Text reproduït íntegrament a GEIST, J; KURVERS, K.: *Das berliner Mietshaus*, 2 vol., Munic, 1984, vol I, p. 500 i seg.

¹² ASSMANN, G.: «Der Bebauungsplan von Berlin» in *Zeitschrift für Bauwesen*, 1871, p. 23-29

gran que el territori de dins de les muralles. En aquest sector intern hi viuen unes setanta persones per Morgen, de manera que en l'espai abarcat pel nou pla hi poden arribar a viure fins a dos milions d'habitants, tot i que s'ha pensat en una densitat màxima de 50 habitants per Morgen, de manera que hi cabran uns 1,5 milions de persones. Segons el creixement actual de la ciutat es trigarà 50 anys en arribar a aquesta xifra¹³.



Figs 7 i 8. S/A.: Plànol de Berlín i la seva rodalia fins Charlottenburg (sectors est i oest, respectivament), 1865. Deutsche Staatsbibliothek Berlin. En aquest plànol es pot apreciar, amb tinta més clara, el projecte d'eixample projectat per Hobrecht.

La peça clau del pla eren els Gürtelstrassen. L'exterior havia d'envoltar tota la ciutat per fora, i l'interior només envoltava la part nord-est, anant paral·lel al primer. A partir de la fixació d'aquests dos carrers, només calia anar establint els carrers interiors de comunicació. La Grosse Gürtelstrasse, o cinturó exterior, començava a la plaça del Knie (actual Ernst-Reuter-Platz) i seguia, a la banda sud, gairebé en línia recta fins a la Hasenheide, recollint la idea de Generalszug de Lenné. A la part nord havia d'abarcà tot el territori de la ciutat de manera ininterrompuda, i anava cap a l'est, des del Charlottenburger Brücke, seguint el tram recte de l'actual Seestr. fins la Reinickendorferstr. Després creuava l'àrea de Luisenbrunnen fins a Weissensee en línia recta i passava per Hohenschönhausen, Lichtenberg i Friedrichsberg cap a la Markgrafendamm i Stralow a l'Oberspree.

¹³ Citat a GEIST: *Das Berliner...* p. 501. Traducció de l'autor.

El cinturó interior, que no es podia construir del tot degut als edificis que ja aleshores l'interrompien, començava, a l'oest, també al Knie, seguia la direcció de l'actual Marchstr. i anava cap a l'Spree a través de la Moabiter Chaussee, continuant per la Invalidenstr. i la Hauptstr. A l'est, començava a l'Oberbaumbrücke, seguia la direcció de la muralla, creuava la Frankfurter Chaussee per «Neuen Welt» i anava des d'allí fins al camp d'exercicis Pappel. S'havia previst de connectar el final de la Hasenheide amb l'Oberbaumbrücke i amb la Markgrafendamm, per a la qual cosa el cinturó interior es perllongaria des de l'Oberbaumbrücke creuant el Köpenicker Feld i el Landwehrkanal cap a la Hasenheide. Des de la plaça on es creuen els dos «Gürtel», l'exterior-sud seguiria fins a creuar l'Spree i enllaçar amb la Markgrafendamm. Així hi hauria una comunicació directa gairebé en línia recta entre Charlottenburg i Treptow.

Hobrecht segueix explicant:

el trànsit des del centre de la ciutat cap als barris de la perifèria s'assegura a través dels carrers que continuen les carreteres ja existents, havent traçat entre elles nombrosos carrers paral·lels. Al llarg del Baix Spree s'han situat carrers, igualment per l'interès del tràfic fluvial, i s'han creat quatre places per a situar-hi instal·lacions portuàries: la primera al sector II a la riba esquerra del Landwehrgraben davant de la desviació del canal de la Luisenstadt. La segona al sector IV, a la riba esquerra, als prats de Schöneberg, a la perllongació de la Grossensternallee. La tercera en el sector V, a la riba esquerra, a la desembocadura del Landwehrkanal. La quarta al sector V, a la riba dreta de l'Spree, més enllà del Charlottenburger Brücke.

En el disseny de la resta de carrers s'han respectat tots els camins, rius i límits de parcel·les existents. La dimensió de les parcel·les creix cap a la perifèria: les illes més petites són una mica més grans que les de la Friedrichstadt entre les Friedrich-, Charlotten- i Markgrafstr. Només a l'àrea que pertanyia a la dissolta «Waren-Credit-Gesellschaft» s'han situat petites illes perquè ja estaven construïdes.

Al llarg de les línies fèrries s'han situat carrers paral·lels a banda i banda, seguint les normes de seguretat, de manera que si es talla una línia de ferrocarril es pot crear un trànsit alternatiu pel carrer que hi va paral·lel. Això ha fet que sigui tan difícil d'elaborar el sector III on hi ha l'Anhalter i la Postdamer Bahnhof.

Les places s'han dissenyat quadrades per a què els edificis no tinguin angles estranys i la majoria dels terrenys on se situen pertanyen al tresor públic¹⁴.

Assmann ens dona alguns detalls més sobre el projecte: pel que fa a l'amplada dels carrers, ens diu que aquesta s'ha determinat en funció de dos factors, el trànsit i l'edificació. Així, segons l'ordenança vigent l'alçada d'un edifici no havia d'excedir l'amplada del carrer, de manera que si es volien edificis de cinc o més pisos calia fer carrers d'una amplada mínima de 60 peus. Pel que fa al trànsit, calia que la calçada fos prou ample per permetre la circulació de diversos vehicles de tot tipus alhora, i que les voravies no fossin massa estretes per donar cabuda al gran trànsit de vianants i també per a què servissin d'espai de joc per als nens, ja que els

¹⁴ GEIST: *Das berliner...*, p. 502. Traducció de l'autor.

patis dels edificis es consideraven massa tancats i sense prou circulació d'aire fresc. Assmann segueix indicant:

no es determinarà quin espai de cada carrer és dedicat a voravies i a vials fins que no hagi començat la construcció i es pugui veure quina és la necessitat local. Amb tot, s'apunta que els carrers més amples tindran doble calçada i passeig senzill al centre. On l'amplada del carrer no permeti doble calçada se'n situarà una d'ampla al mig i passejos als costats. Els camins per als cavalls i per als tramvies se situaran al mig, allà on no separin les voravies ni de les calçades ni dels passejos¹⁵.



Fig. 9. Leopold Kraatz: Carta topogràfica de la rodalia de Berlín, 1871. Deutsche Staatsbibliothek, Berlín. Detall on s'aprecia la petita part del Pla Hobrecht realitzada fins aquell moment.

Les calçades no havien de ser mai més amples de 4 Ruthen (15,04 m) ni més estretes de dos Ruthen i mig (9,4 m). Les voravies havien de tenir entre un i dos Ruthen (3,76 i 7,52 m). Els carrers molt amples i amb poc trànsit podien tenir jardins davant dels edificis, aquests però no eren obligatoris. També s'havia pensat de plantar arbres als carrers.

Quan a les illes, s'indica que no havien de tenir menys de 30 a 40 Ruthen (112,8 m a 150,4 m) de llargada, ja que serien massa petites per a edificar-hi. Havien de tenir forma quadrangular, perquè és la que tenen la majoria d'edificis. Així, calia

¹⁵ ASSMANN: «Der Bebauungsplan...», p. 24. Traducció de l'autor.

evitar els angles massa aguts perquè eren difícils d'edificar i sovint s'havien de retallar creant xamfrans.

Per últim, diu que per motius de seguretat no es recomana situar carrers o fronts d'edificació al llarg de les vies del tren, de manera que a les parts del pla on hi havia ferrocarrils se'ls feu passar pel mig de les illes de cases, adequadament amples, i se solucionaren els creuaments amb els carrers amb passos a diferents nivells. Tot i que això contradiu el que acabem de llegir a la Memòria que presenta Hobrecht, aquesta és la solució que hom troba actualment a Berlín, amb línies fèrries que creuen les illes.

El primer que destaca d'aquest pla és la creació dels dos carrers de circumval·lació que aglutinen les ciutats, aleshores independents, de Berlín i Charlottenburg, i que són connectats amb els centres respectius a través de les antigues carreteres disposades de forma radial, que fan de «frontera» entre els diferents sectors. Cal assenyalar que una bona part dels carrers i places que es projecten en el pla Hobrecht de 1862 s'agafen de plans aprovats o dissenyants amb anterioritat, com el Pla Schmidt o el Generalszug de Lenné. La intenció de Hobrecht no és copiar, sinó que intenta harmonitzar totes aquestes planificacions anteriors a ell i donar-les unitat, mitjançant els carrers de circumval·lació.

Els espais encara no construïts són dividits en barris (normalment seguint la pauta marcada per les carreteres radials) que són dotats d'un punt central, normalment una plaça, que pot ser poligonal, rectangular o quadrangular. Són pensades com espais verds, ja que no es preveuen parcs, o com a llocs per a esglésies¹⁶, o mercats. A més, i sempre pensant en la implantació industrial, es deixen espais lliures vora els canals per a lloc d'emmagatzematge.

Els carrers presenten bàsicament tres amplades diferents, els de circumval·lació 56,4 m, els carrers de comunicació en direcció sectorial i radial de 33,84 a 45,12 m, i els carrers locals que divideixen els barris en blocs 18,8 m. Aquests blocs solen tenir diferents formes, predominant la rectangular i la quadrangular i tenen unes dimensions similars a les de la Luisenstadt, l'àrea de canals dissenyada per Lenné, car sempre està present l'ús industrial d'aquests. Amb tot, Hobrecht només es limita a determinar els espais dedicats a vials. No es fa cap zonificació ni s'indica mínimament quin tipus d'ús s'ha de fer de l'espai edificable, possibilitant la juxtaposició d'habitatges i indústries. Tampoc indica com hauran de ser els habitatges, ni a què es destinaran els interiors de les illes, de manera que es deixa la porta oberta a l'edificació de petits habitatges obrers, de caràcter completament especulatiu, a través del sistema típicament berlinès de patis interiors.

¹⁶ Cal tenir en compte que la tradició alemanya obligava a construir les esglésies protestants completament aïllades de la resta d'edificis, per la qual cosa és normal trobar-les o bé al centre de les places o bé al mig de les illes de cases.

A part d'harmonitzar les planificacions anteriors a ell, dutes parcialment a terme, Hobrecht agafa altres referents a l'hora de dissenyar el seu pla. Així, podem veure que molts elements provenen de l'única planificació regular de l'Absolutisme a Berlín, és a dir, la Friedrichstadt, prenent com a model tant l'ordenació de l'avinguda Unter den Linden, com les dimensions de les places Gendarmenmarkt, Pariser, Leipziger i Belle-Alliance, com la forma dels blocs. El tram del carrer de circumval·lació entre el Knie i el palau de Charlottenburg fou un desig exprés del rei, copiant les avingudes arbrades franceses. També hi ha una influència anglesa, prou clara en els sectors que dissenya després del viatge que féu a Londres al 1860, en els quals situa les típiques «Squares» angleses, que també havien influenciat Lenné, i carrers amb dos tipus diferents de voravies, unes d'amples per a la circulació i el comerç, a una banda, i a l'altra unes de més estretes però amb cases amb jardí davanter, que embelleix el carrer i dona tranquil·litat a la casa, tal i com es feia en els carrers més nous de Londres, i com podem veure a la secció X del seu pla.

En resum, la intenció de Hobrecht és aconseguir una ciutat amb prou llum, aire, sol i verd, i en la qual puguin implantar-se tot el ventall d'activitats típiques d'una societat industrialitzada, per la qual cosa projecta un pla de grans dimensions en el qual no s'indica què s'ha de fer a les superfícies privades. Es pensa en grans carrers i places per encabir-hi edificis de cinc pisos d'alçada, i també en grans illes per a què no manqui espai i es pugui fer qualsevol tipus de construcció, ja siguin fàbriques, habitatges obrers o edificis oficials, per als quals, però, no es dissenya cap espai representatiu determinat. No es preveu cap parc, perquè aquests es poden situar en qualsevol de les illes (ja hem dit que no tenien cap ús concret assignat) i perquè els carrers i places ja són pensats com a tals i no només com a espais dedicats al trànsit. D'aquesta manera, ens trobem davant d'un pla dissenyat només amb criteris pràctics, pensat només per posar ordre en el desmesurat creixement de la ciutat, sense tenir en compte qüestions de caràcter «artístic», com la creació de grans perspectives urbanes o d'espais representatius, típics de les ciutats burgeses.

3.3. La realització

Tot i la voluntat de Hobrecht de fer un pla adaptat al màxim a les condicions de creixement i forta implantació industrial de Berlín, aquest va haver de ser modificat diverses vegades, i se n'arribaren a realitzar fins a cinc versions diferents. Els canvis principals es produïren arrel de la instal·lació de grans infraestructures que el pla no preveia, com ara el ferrocarril de circumval·lació, les diferents estacions de capçalera, fàbriques i canals. Així, a Neukölln, la construcció del Neuköllner Schifffahrtskanal¹⁷ canvià tota l'estructura del pla i féu totalment inviable el carrer de circumval·lació, el qual també quedava tallat per les esteses ferroviàries de les estacions Potsdamer i Anhalter. No es realitzaren totes les places, i les que es van fer es reduïren de tamany, cedint a les pressions dels propietaris. Els blocs

¹⁷ Canal navegable de Neukölln.

es dividiren mitjançant passatges, que no tenien cap lògica que els connectés amb el pla, possibilitant la massificació.



Fig. 10. S/A.: Plànol general de la rodalia oest de Berlín, ca. 1890. Deutsche Staatsbibliothek, Berlín. Detall on es pot apreciar l'estat de l'edificació en l'única zona burgesa de l'«eixample» berlinès.

La realització del pla va anar molt lligada a la construcció dels edificis, car l'Ajuntament no urbanitzava un carrer si abans el propietari interessat a edificar-hi una casa no havia pagat les despeses, tot i que la urbanització no es feia efectiva fins mesos o fins i tot anys més tard. Així, la tendència primera fou la d'edificar a les zones que formaven part de velles planificacions i ja s'havien urbanitzat mínimament, de manera que fins el 1870, quan es declara la Guerra Franco-prussiana,

l'erecció de cases de lloguer es limità a l'àrea de la Luisenstadt, dins encara de la muralla, on ja cap el 1840 s'havien construït canals i carrers a càrrec de l'Estat. A la zona del Bebauungsplan es començà a edificar en els carrers ja existents, o sigui, a les antigues carreteres, car eren els únics vials ja urbanitzats.



Fig. 11. Julius Straube: Plànol de Berlín i la seva rodalia, 1906. Deutsche Staatsbibliothek, Berlín. En aquest plànol es pot constatar l'estat de la construcció del Bebauungsplan al 1906, així com totes les modificacions introduïdes fins aleshores.

Després de la Guerra Franco-Prussiana Berlín adquireix una gran importància política i econòmica, i a més, s'incrementaren els preus del sòl, donada la baixada dels tipus d'interès, produïda per l'obligació de pagar indemnitzacions de guerra a França, la qual cosa féu molt més rendible la inversió en terrenys i cases de lloguer. Així, després de 1871, es crearen moltes Baugesellschaften¹⁸, que es dedicaren a la compra i venda de terrenys i donaren gran impuls a l'edificació del pla. La companyia més important d'aquell moment fou la «Deutsch-Holländische-Aktien-Bauverein», que va actuar al sector nord de la ciutat, entre la Prenzlauer i la Schönhauser Allee, construint 34 edificis de 5 plantes entre 1873-76. Naturalment eren edificis de lloguer modestos, situats entre les fàbriques, els canals i les grans infraestructures ferroviàries. S'estructuraven a través d'un sistema de patis

¹⁸ Societats constructores.

interiors, i fins se n'arribaren a construir 14 en una mateixa illa, la qual cosa dóna idea de la densificació i de les reduïdes dimensions dels habitatges, destinats majoritàriament a la classe obrera.

No serà fins el 1896 quan començarem a trobar habitatges de qualitat, destinats a les classes mitges-altes. Aquests es concentraran en una zona molt determinada, al voltant de la Kurfürstendamm, un antic camí que unia el palau reial amb un dels nombrosos pavellons de cacera de la monarquia, i que se situava en l'extrem sud-oest del pla, a l'àrea de Charlottenburg i Wilmersdorf, al límit d'aquest, en una zona que quedava apartada dels canals i de les fàbriques (Fig. 10).

D'aquesta manera, l'«Eixample» dissenyat consecutivament per Schmidt, Lenné i Hobrecht (Fig. 11) acabarà tenint un caràcter marcadament proletari, donant cabuda a les fàbriques, els canals, els magatzems i les instal·lacions ferroviàries, així com als habitatges modestos, quedant només un petit racó per a la burgesia, i deixant completament de banda l'erecció de grans espais representatius, tot al contrari del que va passar a París, Viena o fins i tot Barcelona. No serà fins a les primeres dècades del segle XX que el sector de Charlottenburg i Wilmersdorf esdevindrà el centre de la vida burgesa de Berlín, que fins aquell moment s'havia reclòs a l'antiga ciutat dissenyada per la monarquia absolutista al segle XVIII.

Joan Molet i Petit
Universitat de Barcelona.

RESUMEN

Este artículo analiza el proceso de planificación y realización del Bebauungsplan o «ensanche» berlinés, entre 1815 y 1896. Esta actuación difiere en gran parte de la mayoría de los grandes planes urbanísticos de la época, aplicados a capitales europeas como Londres, París o Viena, dado que fue pensado en función de la fuerte implantación de grandes complejos industriales y ferroviarios, sin tener en cuenta la creación de espacios representativos del nuevo poder burgués, como había sucedido en las otras ciudades. Así en los proyectos diseñados sucesivamente por Joseph Schmidt, Josef Lenné y James Hobrecht, se dará prioridad a la ubicación de canales, fábricas, almacenes, viviendas humildes..., en detrimento de las grandes avenidas perspectivísticas, de las plazas dedicadas a edificios públicos, de los jardines ornamentales y de la vivienda burguesa que se concentrará, hasta principios del siglo XX, en el centro histórico de la ciudad, construido bajo la monarquía absolutista en el siglo XVIII. Además, vemos como la propia dinámica constructiva de la ciudad, que fue siempre por delante de la planificación, obliga a los urbanistas a plantear y replantear sus proyectos una y otra vez.

ABSTRACT

This article analyzes the process of planning and execution of the «Bebauungsplan» or Berliner city expansion between 1815 and 1896. This process differed from the majority of great city-planning projects of that period applied to European capitals such as London, Paris and Vienna, in that it was based on the large-scale introduction of big industrial and

railroad buildings, without taking into consideration the design of spaces representative of new middle-class power, as had happened in other cities. Thus, in the projects that were successively designed by Joseph Schmidt, Josef Lenné and James Hobrecht, priority was given to the location of canals, factories, warehouses and housing for the working classes rather than to long wide avenues, town squares dedicated to public buildings, ornamental gardens and the middle-class housing, which became concentrated, until the beginning of the 20th Century, in the historic city centre, built under the absolutist monarchy in the 18th Century. Besides, we will see how the constructive force of the city itself, rather than planning, forced the city-planning experts to restate their projects time and again.