

RECUERDOS, HÉLICES Y TURBINAS

(por Alberto RUMSCHISKY)

El aeropuerto de Tempelhof ha quedado en la historia por su papel de centro de la defensa de Berlín en la Segunda Guerra mundial y, especialmente, por haber sido la base del puente aéreo que permitió la supervivencia de la capital alemana durante la guerra fría posterior al conflicto. Al cerrarse definitivamente el 31 de octubre pasado, después de 85 años de funcionar ininterrumpidamente, Ralf Kunkel, portavoz de los aeropuertos berlineses, señaló que, por sobre todo, “Tempelhof es nada más y nada menos que la cuna de la aviación... va a terminar un capítulo muy grande e importante de la aviación europea”.

El alcalde socialista de Berlín, Klaus Wowereit, había estado tratando de cerrar Tempelhof durante años, ante la firme oposición de los conservadores y de varios grupos de ciudadanos. Los planes del alcalde también incluyen el cierre del mayor aeropuerto berlinés, Tegel, y el desvío de todos los vuelos a un nuevo complejo que se crea ampliando Schoenefeld, otro antiguo aeropuerto de Berlín Este. Con respecto a éste, Kunkel ha dicho que “ya ha comenzado el próximo capítulo... ahora mismo estamos construyendo el nuevo aeropuerto de la capital alemana, que se abrirá en 2011.”

Tempelhof se abrió oficialmente como aeropuerto en Octubre de 1923, pero antes de ello su pista rudimentaria ya había sido usada para los vuelos de los pioneros de la aviación: el francés Armand Zipfel

voló desde allí en 1909, y pocos meses después lo siguió el norteamericano Orville Wright. Los comienzos de Tempelhof fueron humildes: una pista de tierra, con un pequeño edificio para la administración y dos hangares, todo construido en madera. Los primeros vuelos conectaron Berlín con Prusia Oriental, que después de la Primera Guerra mundial quedó separada de Alemania por el corredor polaco.

Las instalaciones que acabaron de cerrarse son una de las mayores del mundo, y se construyeron bajo el gobierno de Hitler, quien decidió crear un “estadio aéreo” que no sólo fuese el mayor aeropuerto de Europa, sino también un símbolo del poderío alemán, un monolito con imponentes bloques de piedra y pilares. Fue construido en sólo dos años por el arquitecto Ernst Sagebiel, y ocupa 285.000 metros cuadrados, con un largo de 1.230 metros de uno a otro extremo. Tiene 49 edificios, 7 hangares y 9.000 despachos de oficinas, y desde el aire se ve su forma típica del águila nazi.

Durante la guerra, los cazas alemanes copaban con sus maniobras las pistas de Tempelhof, en sus inútiles intentos de proteger Berlín de los bombarderos aliados. Al terminar el conflicto, el aeropuerto quedó en la zona norteamericana de la capital dividida, y se convirtió en la principal base aérea estadounidense. Cuando en 1948 los soviéticos bloquearon todo el tráfico terrestre y fluvial, en un intento de obligar a los aliados occidentales a abandonar Berlín,

Tempelhof fue el núcleo insustituible del puente aéreo masivo creado por los norteamericanos. En una de las confrontaciones más significativas de la guerra fría, los aliados realizaron más de 280.000 vuelos, manteniendo abastecidos de combustible y comida a dos millones de berlineses, hasta que, después de 11 meses, los soviéticos terminaron el bloqueo.

La fuerza aérea estadounidense salió de Tempelhof en 1993, después de la reunificación alemana, dejando muestras claras de su paso por allí, como una cancha cubierta de baloncesto con el logo “Berlin Braves USAF”. En los últimos años, han utilizado el aeropuerto varias líneas aéreas que cubren cortas rutas comerciales, y el “Air Service Berlin”, que brindaba a los turistas nostálgicos y a los curiosos un vuelo a 600 metros de altura, sobre la ciudad, en un antiguo Douglas DC-3 que fue usado durante el bloqueo por la RAF británica.

El histórico aeropuerto ha sido cerrado “por obsolescencia y la pérdida continuada de dinero”, y es todavía incierto el futuro de las 365 hectáreas que ocupan las instalaciones, calificadas oficialmente de “hito histórico”. Entre las propuestas a estudio figuran una estación termal de lujo, varios grandes condominios, un parque, un centro comercial, e incluso un gran complejo deportivo olímpico. Kunkel dijo que espera una pronta decisión, ya que sólo mantener y dar seguridad a las instalaciones que se han cerrado cuesta nueve millones de euros al año.