

Berlín: Reunificación urbana

Una ciudad símbolo

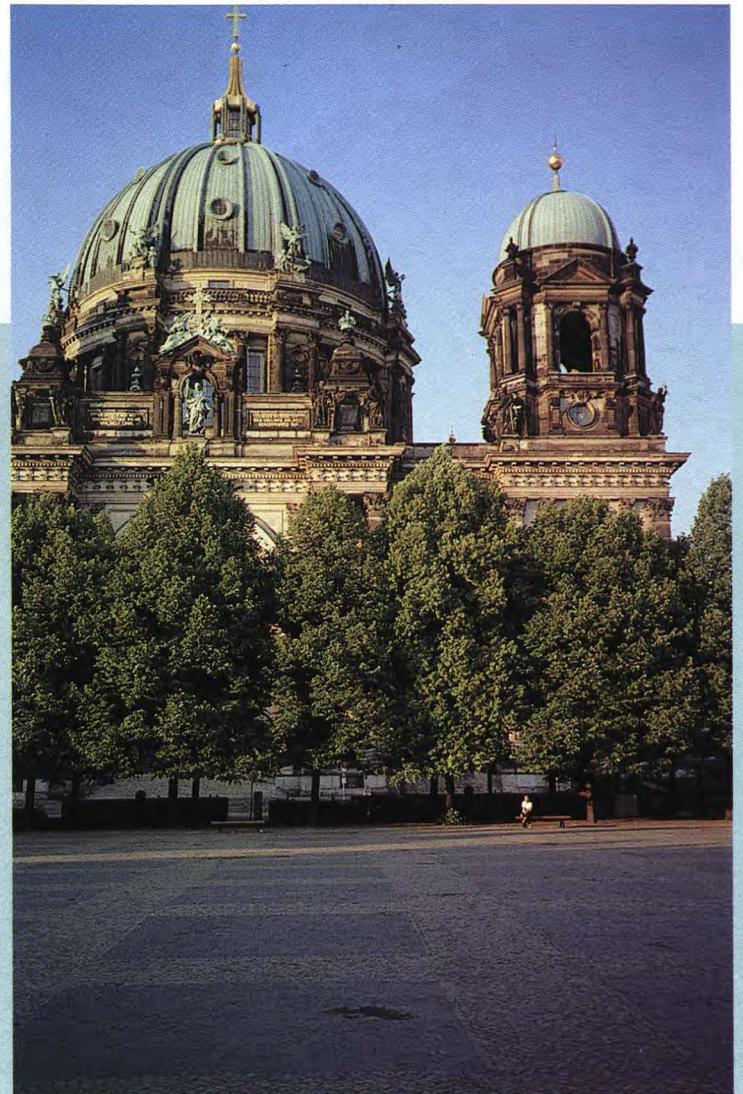


La reunificación de Berlín está casi finalizada en sus aspectos administrativos y políticos, pero no desde el punto de vista del desarrollo urbano. La próxima capitalidad en 1999 ha incentivado la inversión privada, el desarrollo de proyectos de gran envergadura y la construcción de infraestructuras. En el texto se hace un repaso a los cambios urbanísticos que vive la metrópoli y los problemas a los que se enfrenta para superar en poco tiempo cuarenta años de mala gestión

Cornelia Poczka

Con sus 3,5 millones de habitantes, Berlín es la mayor ciudad de Alemania y uno de los 16 estados federales; al mismo tiempo, es el centro del segundo conglomerado urbano del país, al que sólo gana en importancia la región del Ruhr dentro del estado federal de Renania del Norte-Westfalia. Y en Europa, es la capital más grande entre París y Moscú. Tiene 4,3 millones de habitantes en el área metropolitana que abarca a Berlín y partes del estado circundante de Brandenburgo. Restablecida como capital de Alemania, Berlín ha tenido que enfrentarse a las tareas y problemas de las metrópolis en crecimiento de escala europea. Además, Berlín sirve como puente entre el antiguo Este y el Oeste. Como símbolo que fue de un mundo bipolarizado, Berlín ha adoptado actualmente de buen grado su papel de pionera en el nuevo mundo de cooperación Este

Oeste. Es la ciudad donde las oportunidades y dificultades de este nuevo mundo se ven con más claridad, pero también pueden verse ya las soluciones. La reunificación de Berlín está casi realizada en lo que a los aspectos administrativos y políticos se refiere. Sin embargo, la consecución de una unidad desde el punto de vista del desarrollo urbano y de la mentalidad de sus habitantes llevará algún tiempo. Debido a los acontecimientos históricos hay diferencias estructurales extremas entre la Alemania occidental y la oriental, y esto es también aplicable a Berlín. Esta ciudad estuvo dividida durante más de 40 años y era el escaparate de la época de la guerra fría. Las dos partes de Berlín evolucionaron de forma completamente independiente y eran "ciudades frontera" de sus sistemas políticos. Berlín no es la única ciudad que se encuentra



en esta situación. Es la situación a la que se enfrentan Alemania, Europa, en realidad todo el mundo ahora que las divisiones entre Este y Oeste están desapareciendo. Berlín es actualmente la ciudad donde se ven de forma más palpable las oportunidades y las dificultades de un nuevo mundo, pero también donde se dan las condiciones idóneas y donde se advierten las primeras señales de una solución. Berlín es una ciudad en transición y no existe ninguna otra en Alemania que refleje los acontecimientos históricos de los últimos años en la medida en que lo hace Berlín. El símbolo más importante tanto de la división como de la reunificación es la Puerta de Brandenburgo. Está situada en la plaza Pariser Platz, que es una de las áreas anexas al antiguo muro donde se produjeron la mayor parte de los cambios. A excepción de la puerta, todos los edificios que cir-

cundan la plaza serán nuevos. Entre ellos, las embajadas de Estados Unidos y de Francia, el Hotel Adlon, la Libermann Haus, etc.

ÁREAS CENTRALES

Poco después de la caída del muro se hizo evidente que una de las tareas más importantes sería la remodelación de las partes centrales de Berlín, sobre todo a lo largo de las áreas donde otrora estuvo el muro. Disponer sedes adecuadas para el Parlamento y el Gobierno hubiera sido una importante tarea de unificación urbana para cualquier ciudad en circunstancias normales; en las condiciones a las que se enfrenta Berlín, representa un reto aún mayor, planteando demandas considerables a la capacidad y al ingenio de los que participan. Los diferentes sistemas políticos también se

reflejaron en el paisaje de la ciudad y en las estructuras urbanas. La Alexanderplatz, por ejemplo, es un ejemplo destacado de ello en el Este. En 1965, las autoridades decidieron que la Alexanderplatz se convirtiese en un centro de la vida social y comercial. Este nuevo planteamiento de urbanización significó la conversión de la Alexanderplatz en una espaciosa plaza cubierta adecuada para las festividades políticas. Su diseño fue muy criticado por el "pueblo occidental", aunque tal vez debería decirse que este tipo de arquitectura era más o menos habitual en aquella época tanto en Oriente como en Occidente. De la misma forma, Ku'damm, en el oeste, una gran calle comercial con tiendas y boutiques exclusivas, es una clara muestra del concepto occidental de la vida urbana incluido el consumismo: después de 1989, las dos partes de la ciudad debían unirse

En la fotografías, el paseo Unter den Linden, en Berlín-Este. En dirección a la Alexanderplatz, en la imagen superior, y al Arco de Brandenburgo, en la inferior.

Catedral de Berlín, construida en 1844 bajo el mandato del kaiser Guillermo II, considerada como el templo principal del protestantismo prusiano.

REUNIFICACIÓN URBANA

En Berlín se llevan a cabo en la actualidad 400 obras de construcción importantes.



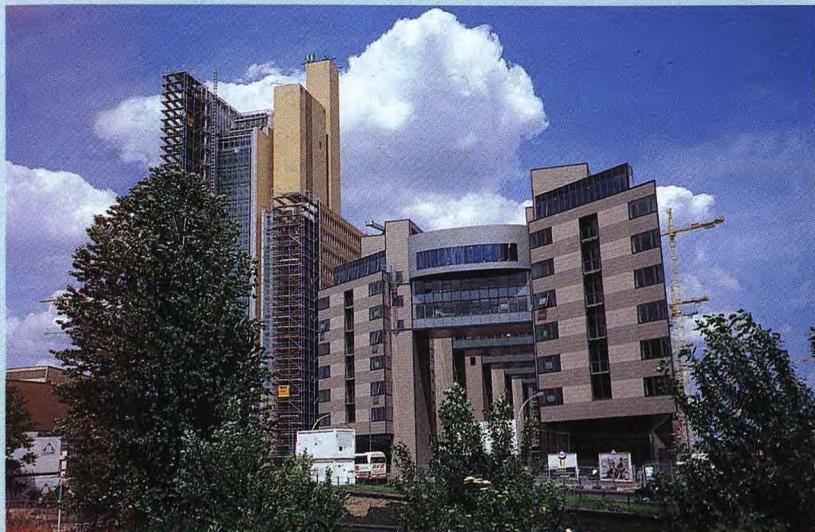
nuevamente. Boroughs, que previamente había estado situado en la periferia, lo mismo que Kreuzberg y Friedrichshain, se encontraron situados una vez más en el centro de la ciudad como distritos urbanos. Y éstas no son las únicas localidades donde la geografía urbana está enfrentándose a un cambio radical. Gran parte del carácter plebeyo de la novela de Döblin "Alexanderplatz", de 1929, ha sobrevivido hasta el presente en algunas zonas cercanas. Tales como Georgenviertel y Scheuenviertel, aunque la plaza en sí misma ha experimentado cambios radicales, habiendo sido rediseñada por el régimen de la antigua RDA. La plaza, que a lo largo de los años pasó de ser un mercado de ganado y centro de instrucción en la puerta oriental de la ciudad para convertirse en cruce importante del tráfico a comienzos de este siglo, nunca fue terminada. En las postrimerías de la década de 1920, arquitectos tales como Peter Behrens y Ludwig Mies van der Rohe crearon un concepto que nunca se plasmó del todo. Actualmente, veinte años después de que la RDA la diseñase, la Alexanderplatz está nuevamente abierta a la urbanización. En 1993, Hans Kollhoff ganó un concurso de diseño para la zona. De acuerdo con su concepción habría doce rascacielos y sólo los dos edificios de Behrens se mantendrían en pie. Sin embargo, debido al difícil proceso de reestructuración económica sólo partes del proyecto llegarán a realizarse. La zona de la Alexanderplatz sólo refleja parte de la situación actual de Berlín. Debe destacarse que la reunificación de los dos Berlines tiene que producirse también en el campo económico, social y cultural y en el sec-

tor de la construcción. Berlín se enfrenta actualmente a un reto singular: en una situación de cambios económicos estructurales fundamentales y enormes problemas presupuestarios, la ciudad tiene que reestructurar y renovar su zona urbana que ha resultado seriamente dañada como resultado directo de la Segunda Guerra Mundial y de la larga división. Desde 1989, Berlín y su entorno han experimentado cambios considerables. Actualmente, la ciudad se caracteriza por un bosque de grúas y aproximadamente 400 obras de construcción importantes, sobre todo en las áreas centrales. Algunas zonas dejaron de existir una vez derribado el muro y sólo quedan algunas ruinas, por ejemplo Potsdamer Platz y Leipziger Platz, o directamente se fueron cayendo a pedazos. Estas dos plazas históricas habían representado tradicionalmente los dos rostros históricos de la ciudad: el octógono de la Leipziger Platz simbolizaba la estructura barroca de Friedrichstadt, mientras que la irregular Potsdamer Platz representaba la inquietud de una intersección moderna. El mito de estas dos áreas, sin embargo, no murió nunca y, en consecuencia, al restaurar estas zonas para que ocupen el lugar que les corresponde como definiciones del carácter urbano de la metrópoli, los arquitectos e inversores también deben consi-

derar las cualidades de responsabilidad natural y dignidad urbana. También se ha producido un boom considerable de la construcción en la región que circunda Berlín, especialmente si se toman en cuenta el aspecto de las viviendas y los grandes centros comerciales. Este cambio lo describe en detalle Julian Wekel, jefe del departamento de planificación del Ministerio de Desarrollo Urbano de Berlín.

LA REGIÓN

Existen diferencias estructurales extremas entre la ciudad-estado de Berlín y las áreas circundantes del estado federal de Brandenburgo. Como consecuencia de la división de Alemania durante más de cuatro décadas, no hubo ninguna relación entre Berlín occidental y sus entornos y, por supuesto, no se produjo ninguno de los procesos de suburbanización que son normales en este tipo de aglomeraciones. En la actualidad, la mayor ciudad de Alemania está rodeada por uno de los estados federales menos poblados de Alemania. Sin embargo, la migración intrarregional entre la ciudad y la región sigue siendo bastante baja. Representa sólo un tercio de la cuota de una región como Munich. En Berlín, aproximadamente 3,5 millones de personas viven en un área de 889 km²,



mientras que en Brandenburgo son alrededor de 2,5 millones los habitantes que viven en casi 30.000 km². Sólo el 20% de la población de Berlín-Brandenburgo vive fuera de Berlín. Ya a comienzos de 1991, se dieron las directrices para el desarrollo local de los barrios orientales de Berlín. Fue el primer paso hacia un plan de utilización integrada del terreno para toda la ciudad. El nuevo plan de utilización del terreno (FNP'94) para la totalidad de la ciudad, aprobado por el Parlamento de Berlín en junio de 1994, fue un paso importante hacia un desarrollo común. Puesto que no existía inmediatamente después de la reunificación, y no contábamos con un instrumento legal de planificación en esa época, se pusieron en marcha varios concursos internacionales de diseño urbano que habrían de ayudarnos a decidir sobre el futuro desarrollo de Berlín. Un plan regional, acordado con el estado circundante de Brandenburgo, y el establecimiento de una autoridad de planificación común Berlín-Brandenburgo en enero de 1996, constituye el segundo paso hacia el logro de una estrategia de planificación coordinada en la región y, en una extensión urbana.

Desde 1990, el proceso de suburbanización se ha acelerado rápidamente, acompañado por una difusión aún mayor de estilos de vida urbanos y de pautas de asentamiento. Debido a las grandes diferencias en los precios del terreno y en la disponibilidad del mismo entre las zonas de dentro y de fuera de los límites de la ciudad, y debido a lo atractiva que resulta la campiña circundante, existe ya un movimiento de población y de vivienda, de comercio y de

industria, de actividades de recreo y de ocio desde el centro hasta los bordes de la región. Este proceso de suburbanización viene acompañado por un profundo cambio en las pautas de asentamiento. Además de los suburbios tradicionales que se extienden a lo largo de los corredores del ferrocarril, se están produciendo nuevas urbanizaciones en las ciudades y aldeas periféricas a las que no llega adecuadamente el transporte público. La pauta de asentamiento se aproxima así a la de otros grandes conglomerados urbanos. Sin embargo, afortunadamente todavía no se ha llegado al mismo grado de extensión urbana y de deterioro del paisaje. Berlín ha heredado de su pasado dividido y restringido un perímetro urbano impresionante, donde la ciudad y el campo se encuentran en una transición abrupta. En la medida de lo posible, esto debe preservarse.

A pesar de nuestro propósito de urbanizar sobre todo las áreas ya construidas atendiendo al principio de sostenibilidad, también tenemos unos cuantos proyectos de vivienda en zonas verdes y en áreas más o menos rurales. La más importante es Karow Nord: en los márgenes septentrionales de Berlín el mayor proyecto de construcción de viviendas de Alemania que ya se está construyendo. Cinco mil casas para aproximadamente 13.500 personas se construirán en 98 hectáreas de terreno. No sólo se levantan casas, sino que también aparecen calles y plazas, parques y espacios verdes, infraestructura técnica, pública y social. Uno de los principales urbanizadores e inversores, Klaus Groth, describe el proyecto dentro de esta serie de artículos sobre Berlín.

Como ya hemos mencionado, consideramos que la mejor forma de conseguir un desarrollo sostenible de un conglomerado como Berlín es dar prioridad a la densificación interna en lugar de darla a la expansión urbana en la campiña. En primer lugar, hemos elaborado directrices para el desarrollo urbano de Berlín y a continuación hemos creado un concepto de diseño para el área del centro de la ciudad que nos debe ayudar a construir un vínculo entre los antiguos centros occidental y oriental de la ciudad. En el momento actual, este concepto está siendo discutido de forma bastante intensa y algunas veces muy controvertida en el "Stadtforum", un organismo consultivo público creado después de la reunificación, y en los barrios afectados por el proceso.

CIUDAD PARADIGMA

La idea principal de ese concepto, es reparar los errores de planificación de la guerra fría, por ejemplo en Alexanderplatz, y reunir nuevamente ambas mitades de la ciudad. Queremos volver a ser ese paradigma de ciudad europea que fuimos en el pasado, ya que estamos convencidos de que la variedad de empleos de la vivienda y de la vida en las áreas centrales de la ciudad altamente pobladas son de gran importancia para una metrópoli viva y atractiva. Sin embargo, la renovación y el desarrollo del interior de la ciudad también implica la recuperación, minuciosa pero intensa, de áreas públicas y espacios verdes. La abundancia de plantas en las calles de Berlín, plazas y bulevares, especialmente en los distritos centrales, es un

REUNIFICACIÓN URBANA

Se propone una estructura de ciudad que aúne las identidades de ambas mitades.



rasgo especialmente atractivo para los residentes, turistas e inversores. El 30% de la ciudad es verde, bosques, parques y árboles a lo largo de las calles y de las avenidas caracterizan el paisaje urbano de Berlín.

Con la ayuda de este concepto de diseño para el interior de la ciudad queremos respetar y mantener el significado de Berlín como centro histórico preservando, manteniendo y perfeccionándolo y también queremos recuperar el antiguo centro occidental en torno a la estación del Zoo. Somos conscientes de la necesidad de integrar todos los aspectos de los cambios arquitectónicos que han ocurrido durante los últimos siglos y décadas: los famosos edificios barrocos de Schinkel, así como la herencia socialista en las partes orientales o en los negocios al estilo de 1960 alrededor de la estación del Zoo en la antigua zona occidental. Lo que nos proponemos ahora es una estructura unida que establezca una relación sensible, comprensible, entre las dos mitades de la ciudad, que unifique sus modelos y sus identidades en uno solo, y que reconozca por fin que el pasado y el presente de la ciudad se corresponden. Una planificación sostenible parece ser la demanda más ambiciosa e importante para nuestras ciudades. Esperamos que el debate sobre el concepto de interior de la ciudad forme parte de un debate permanente sobre la planificación urbana y el diseño que realice su propia contribución a la Berlín-Carta prevista para el año 2000.

Después de la decisión de trasladar el Parlamento y el Gobierno de Bonn a Berlín en el año 1999, se lanzaron varios concursos de

diseño y arquitectura urbanos. La mayor parte de estos proyectos fueron construidos en terrenos derruidos a lo largo de las zonas del antiguo muro en el centro de la ciudad. Cerca del edificio del Reichstag, en el "Spreebow", se están construyendo ya nuevas oficinas para el Parlamento y la Cancillería.

El plan de diseño para esta zona, el llamado "cinturón de edificios federales" fue concebido por el equipo arquitectónico berlinés de Charlotte Frank y Axel Schultes. El jurado eligió a los berlineses porque su "cinturón este-oeste" cruzaba la antigua zona del muro y simbólicamente unía ambas partes de la ciudad. La sede futura del Parlamento Federal está siendo restaurada de acuerdo con los planes de Sir Norman Foster. La mayor parte de los ministerios federales se instalarán en edificios públicos existentes que ya están siendo reacondicionados. Además, aproximadamente 180 embajadas y misiones diplomáticas extranjeras serán reubicadas dentro de la ciudad en los próximos años. Muchas levantarán nuevos edificios o reutilizarán sus antiguos locales en el antiguo distrito diplomático del barrio de Tiergarten, otras volverán a sus emplazamientos anteriores a la Segunda Guerra Mundial, es decir, a la Pariser Platz, junto a la Puerta de Brandenburgo: entre éstas, la embajada británica (arquitecto: Wilford), la francesa (arquitecto: de Port-

zamparc) y la americana (arquitectos: Moore, Ruble y Yudell).

La reunificación y el hecho de que el Gobierno Federal se traslade a Berlín fueron incentivos para numerosas urbanizaciones privadas. Inversores nacionales y extranjeros mostraron interés por establecerse en Berlín y en su región. Aunque en su mayor parte querían levantar sus nuevas oficinas en partes derruidas del interior de la ciudad de la antigua parte oriental.

NUEVOS PROYECTOS

El primero de estos proyectos importantes que afectan a la estructura de la ciudad reunificada fue la urbanización de Potsdamer y de Leipziger Platz. Desde la dorada época de los años veinte, esta zona había sido una intersección de tráfico de gran importancia y había desempeñado una parte activa en la vida de la ciudad. A partir de entonces las dos plazas fueron destruidas por la guerra y por la división. Durante décadas quedaron desiertas a ambos lados del muro.

Actualmente está en vías de convertirse en el vínculo más importante entre el Berlín oriental y el occidental. Cuando se elaboró el plan maestro para la zona, con arquitectos prominentes e inversores tales como Daimler Benz, Sony y ABB, se establecieron como condiciones

En la imagen, manzana de la Friedrichstrasse. Se trata de un edificio que alberga comercios y oficinas en su mayor parte, obra de Henry Colb.

En la fotografía inferior, edificio, comercial y de oficinas, en la Friedrichstrasse, obra de Jean Nouvel. Alberga las Galerías Lafayette, cuyo patio interior se puede apreciar en la imagen superior.



previas para la construcción una mezcla muy variada de usos, con tiendas, restaurantes, cafés, oficinas, edificios de empresas, instituciones educativas, instalaciones culturales y de entretenimiento, hoteles y que el 20% del espacio total del terreno quedase reservado para usos residenciales. El solar del edificio es el mayor de Europa y los primeros edificios estarán listos este año (Renzo Piano y Arata Isozaki). Otros concebidos por Sir Richard Rogers, Rafael Moneo, están ya en construcción. Lo mismo sucede con el conjunto de Sony, que ha sido concebido por el arquitecto Helmut Jahn, y la zona de ABB por Giorgio Grassi, de Italia.

En conjunto, por lo que respecta al conjunto Daimler Benz, se ha tomado en cuenta la ecología a la hora de planificarlo: un centro logístico para garantizar el respeto al medio ambiente y la eliminación de materiales, y también la reducción del tráfico en el centro de la ciudad (el 90% del transporte se hará por ferrocarril); otros aspectos medioambientales que se tuvieron en cuenta son: técnicas blandas de construcción y un sistema de gestión informatizado para limitar los posibles daños a las aguas subterráneas y a la vegetación de nuestro "Central Park - Tiergarten" (200 hectáreas); suministro de energía basado en la cogeneración de calor y de energía y un plan de eliminación de resi-

duos que limita estrictamente la cantidad de residuos no utilizables que queden después del proceso de construcción, todo ello ha sido previsto.

El Kulturforum, justo al lado de la Potsdamer Platz, que representa las formas arquitectónicas libres de Hans Scharoun, gana un nuevo componente con su nuevo vecino en la forma de un teatro musical, casino y extensión de biblioteca. Los nuevos edificios de la Potsdamer Platz definen la plaza, fundiéndose con la Biblioteca del Estado, para formar un conjunto dentro del diseño urbano.

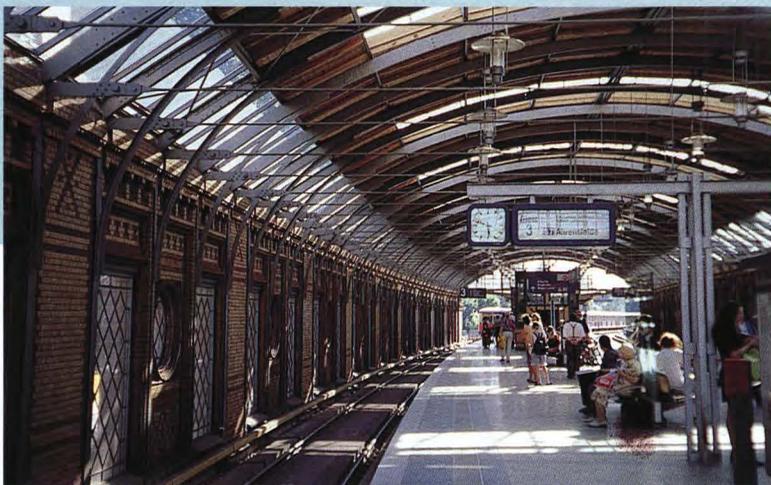
Otro proyecto importante es el que se está llevando a cabo en la zona del "Checkpoint Charlie", el antiguo punto de cruce para extranjeros entre Este y Oeste. Arquitectos destacados tales como Philip Johnson y David Childs han concebido los edificios que actualmente se encuentran en fase de construcción. El proyecto es uno de los 20 que se están desarrollando a lo largo de la Friedrichstrasse: la mayoría de ellos ya han sido terminados, tales como la Friedrichstadtpassagen concebido por Nouvel, Pei/Cobb/Freed y Ungers.

En el sector privado, los planes de inversión de las grandes empresas están enviando señales positivas. Sin embargo, tendrá que pasar algún tiempo antes de que sus efectos económicos positivos se dejen sentir plenamente. Por el

momento resulta bastante difícil alquilar espacio para oficinas. En 1989 hubo una carencia considerable. En consecuencia, se favorecieron nuevos planes de urbanización en ese campo ya que se consideró que existiría una demanda cada vez mayor de oficinas. Hasta ahora el boom aún no ha llegado a su amplitud esperada y actualmente entre el 12% y el 14% del espacio para oficinas sigue vacío. Sin embargo, debe observarse que la cantidad de espacio para oficinas disponible en Berlín es equivalente a la que tienen en Munich. Además hay un tercio más de espacio disponible en Frankfurt/Main. Esta cifra sigue creciendo. El número cada vez mayor de puestos de trabajo en el sector servicios va a aumentar la demanda de espacio para oficinas de aquí al año 2000 de acuerdo con los pronósticos. Pero hasta entonces, se espera que todavía aumente la cantidad de espacio libre.

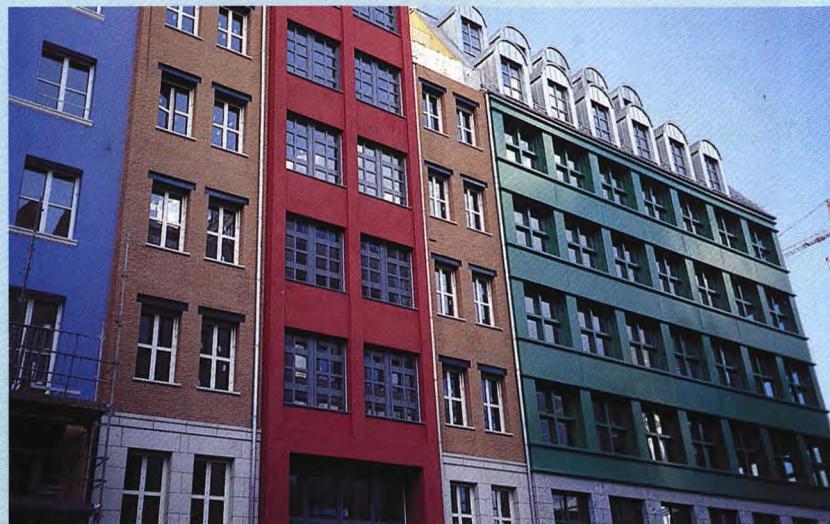
INVERSORES INTERNACIONALES

Sin embargo, las perspectivas positivas para Berlín están siendo reconocidas por un número cada vez mayor de inversores internacionales. En el momento actual hay más de 550 proyectos privados de inversión con un volumen total de inversión de casi 70.000 millones de marcos alemanes en preparación o que ya se están poniendo en marcha. Se espera que en los próximos 15 años se realice una inversión total de 200.000 millones de marcos en Berlín, incluidos los proyectos masivos de infraestructura y los edificios para albergar el Gobierno y el Parlamento alemanes. La región Berlín-Branden-



REUNIFICACION URBANA

Uno de los grandes proyectos es la creación de un único aeropuerto internacional para toda la región.



burgo representa también un enorme mercado para los productos y servicios de protección del medioambiente. El potencial de inversión en la región ha sido estimado en 37.000 millones de marcos para los próximos años. Con una demanda estimada de 24.000 millones, la industria de gestión de los recursos hidráulicos es también un campo atractivo para los inversores. Los gastos tanto para programas de limpieza del medioambiente como de inversiones en el sector eléctrico está previsto que totalicen 4.800 millones de marcos cada uno. Berlín está en vías de ocupar un lugar entre las metrópolis económicas de Europa.

En el marco de un concepto para un desarrollo urbano sostenible los planificadores urbanos y regionales tienen que elaborar estrategias que integren los aspectos social, económico y ecológico para garantizar un desarrollo equilibrado en toda la región. Las expectativas indican que la región metropolitana de Berlín sólo podrá tener futuro si es humana y medioambientalmente compatible. De ahí que sea tan importante un uso cuidadoso de los recursos naturales, como el agua. Por eso nuestras políticas en materia de agua estipulan que el abastecimiento de agua para Berlín y sus alrededores debe provenir de nuestras propias fuentes, lo cual

significa, sobre todo, de las reservas de agua superficiales. Para garantizar el agua potable y un sistema de alcantarillado moderno, las obras hidráulicas de Berlín habrán invertido más de 15.000 millones de marcos alemanes a fines de este siglo.

INFRAESTRUCTURAS

La enorme demanda en la parte oriental de Berlín y la decisión de trasladar la capital de Bonn a Berlín, han desencadenado un proceso fundamental de modernización. La reconstrucción de las degradadas infraestructuras de Berlín oriental requieren una financiación superior a la media (hay desde tuberías de gas que pierden hasta edificios deteriorados de escuelas, oficinas gubernamentales y universidades así como sistemas degradados de transporte público y carreteras deficientes. He aquí algunas cifras que dan una idea de las

enormes sumas que se han invertido desde 1991 en la modernización de la infraestructura técnica. Además de las inversiones arriba indicadas, la totalidad de los sistemas públicos de ferrocarril debe ser restaurada y renovada. Para conseguir esto de aquí al año 1999, Ferrocarriles Nacionales de Alemania invertirá aproximadamente 20.000 millones de marcos en renovación y modernización de infraestructuras.

El concepto básico para los planes de ferrocarril darán como resultado la red más eficaz de enlaces entre el tránsito rápido urbano, la circunvalación suburbana, y el tráfico ferroviario regional y de larga distancia. La empresa de ferrocarriles públicos de Berlín ha invertido hasta el momento varios miles de millones de marcos para reconstruir las líneas subterráneas y sus estaciones que habían quedado interrumpidas durante tanto tiempo por la división. También tienen que modernizar el sistema de tranvías que hasta el momento sólo existía en la parte oriental. El último tranvía de la antigua parte occidental dejó de funcionar en 1967; para hacer que las conexiones entre los trenes urbanos, los subterráneos y los tranvías sean más eficaces, se está ampliando actualmente la red de tranvías hacia los barrios occidentales. Para mejorar la situación de las 200.000 personas que todos los días se desplazan desde y hacia Berlín y Brandenbur-

7.000 millones de marcos	telecomunicaciones
1.100 millones de marcos	instalaciones de gas natural
4.800 millones de marcos	empresas de energía eléctrica
6.300 millones de marcos	obras hidráulicas (otros 8.000 millones previstos para 1998)
1.300 millones de marcos	departamentos sanitarios municipales



go ambos estados federales han establecido una oficina conjunta de transportes.

Por último, aunque no menos importante, Berlín tendrá una nueva estación central de pasajeros en el río Spree, al norte del edificio del Reichstag y de la Cancillería antes del año 2005. La antigua estación urbana de ferrocarriles, Behrter Bahnhof, que todavía está allí, será demolida y reemplazada por un nuevo edificio (arquitecto: Von Gerkan), que desempeñará un papel central en el nuevo concepto del interior de la ciudad. Uno de los proyectos más desafiantes en el sector del transporte es el Transrapid. Viajar en este ferrocarril de levitación magnética podría describirse como un "vuelo de baja altitud, guiado por un riel". Su complejo sistema técnico da una idea de la moderna tecnología del Millennium. La ruta entre Berlín y Hamburgo es un banco de pruebas tanto desde el punto de vista del mercado como de la tecnología para este nuevo sistema de transporte. Reducirá el tiempo de desplazamiento entre las dos ciudades a 58 minutos.

Berlín cuenta actualmente con tres aeropuertos. Como consecuencia de la situación política imperante hasta 1989, dos de ellos están situados dentro del área construida de la ciudad, causando considerables molestias a las zonas residenciales adyacentes. El tercer aeropuerto, Schönefeld, está situado en la periferia sudoriental y no es lo suficientemente grande como para responder a la creciente demanda de tráfico aéreo. En estrecha colaboración con el Gobierno Federal, los dos estados, Berlín y Brandenburgo, se han puesto de acuerdo sobre la creación de un único aeropuerto internacional para toda la

región, que va a ser financiado con medios privados y estará ubicado en la zona del aeropuerto de Schönefeld. Los procedimientos de planificación necesarios ya se han puesto en marcha y el nuevo aeropuerto se abrirá, según lo previsto, en aproximadamente 10 años. Se espera que el nuevo aeropuerto de Schönefeld tenga capacidad para un número aproximado de 20 millones de viajeros. En enero próximo, en uno de los artículos sobre Berlín, Manfred Sinz, jefe del departamento de planificación común de Berlín/Brandenburgo, describirá el estado de la planificación y el gran reto al que se enfrentan los dos estados federales con este proyecto de aeropuerto.

PROBLEMAS ECONÓMICOS

Todos los enormes cambios e inversiones antes mencionados forman parte del largo proceso de normalización que se ha puesto en marcha con la reunificación de Alemania. Se basan en la convicción de que Berlín se convertirá, a la larga, en una importante metrópolis europea y en un centro político, cultural, científico y empresarial dentro de Alemania y de Europa. Sin embargo, las dificultades a medio y largo plazo fueron subestimadas en un principio, incluso por el propio gobierno de Berlín. En Berlín, así como en el

Gobierno Federal, muchos pensaban que bastaría con aplicar el sistema económico y el éxito de Alemania occidental en los nuevos estados federales, incluida la parte oriental de Berlín para hacer de ésta una zona próspera. Pero esto no funcionó.

No sólo hubo que cerrar antiguas plantas industriales de propiedad estatal de la RDA durante los últimos cinco años porque no tenían beneficios suficientes para sobrevivir en el mercado libre, sino que además las empresas de la antigua parte occidental, donde las industrias manufactureras eran sostenidas artificialmente por incentivos fiscales federales, han tenido que sufrir el mismo destino después de la pérdida de esos subsidios. Además, el declive industrial de toda la Europa occidental ha profundizado este problema.

Antes de la reunificación, Berlín (este y oeste) tenía más de 500.000 puestos de trabajo industriales. Recientemente, se han perdido 150.000 de ellos, una tendencia que todavía se mantiene: el año pasado, otros 15.000 trabajadores perdieron sus puestos de trabajo en el sector industrial. Afortunadamente ha habido un aumento de 150.000 puestos de trabajo en el sector servicios dentro de este mismo período. En 1996 el PIB (Producto Interior Bruto) de Berlín llegó a un total estimado de 149.500 millones

Imagen del palacio de Sanssouci, en el Parque del mismo nombre.

En la fotografía superior el Neuve Palais, en el Park Sanssouci, y en la inferior, imagen del mismo parque.

REUNIFICACION URBANA

En el año 2000 Berlín será una de las ciudades más modernas de Europa gracias a sus infraestructuras



de marcos con un PIB medio de aproximadamente 12.500 marcos por habitante. La tasa de desempleo es de más del 16% y se espera que todavía aumente de aquí a fin de año. Comparada con el 2-2,5% de crecimiento previsto para la tasa de desempleo en las zonas que circundan Berlín, es sólo la mitad del porcentaje de Berlín. La región evidentemente se beneficia de la cercanía de la capital. Las tres cuartas partes de las empresas, que actualmente están establecidas en el área metropolitana que circunda los límites de Berlín solían producir dentro de la ciudad. Han abandonado Berlín porque los costes generales son demasiado elevados y prefieren las áreas circundantes de Brandenburgo. Sólo una cuarta parte de las nuevas empresas que se han establecido en el área que circunda inmediatamente a Berlín vienen de fuera. También está claro que la actual situación de Berlín difiere considerablemente de la que tenía la ciudad en la década de 1920 cuando todo se concentraba en Berlín. En la actualidad, Alemania tiene una estructura federal y cada una de las grandes ciudades tiene su propio centro. De modo que Berlín tiene que encontrar una nueva identidad, ya que ser la capital de Alemania no es suficiente. Además, la grave crisis presupuestaria de la capital alemana está paralizando actualmente los desarrollos innovadores en el

sector público puro. Es de esperar que la austeridad y la modestia por una parte y los nuevos modos de financiación, por ejemplo en sociedades público-privadas, por otra, ayuden a la ciudad a resolver estos problemas y a encontrar su camino.

En el presente, Berlín es tal vez el mayor conglomerado de edificios de Europa. A partir del año 2000 Berlín será una de las ciudades más modernas de Europa, ya que toda la infraestructura se hará de acuerdo con la última tecnología. Es evidente que esto también tendrá un efecto económico muy positivo.

SECTORES FUERTES

El gobierno de la ciudad ha identificado cuatro sectores fuertes: estos son los medios de comunicación, las técnicas ferroviarias, la medicina y las técnicas medioambientales. La formación de Adtranz, una empresa para la fabricación de trenes formada por Daimler Benz y ABB, garantiza la industria de ferrocarriles nacionales. Los medios de comunicación están bien afianzados gracias al complejo de radio y cinematografía de Babelsberg, en las afueras de Berlín.

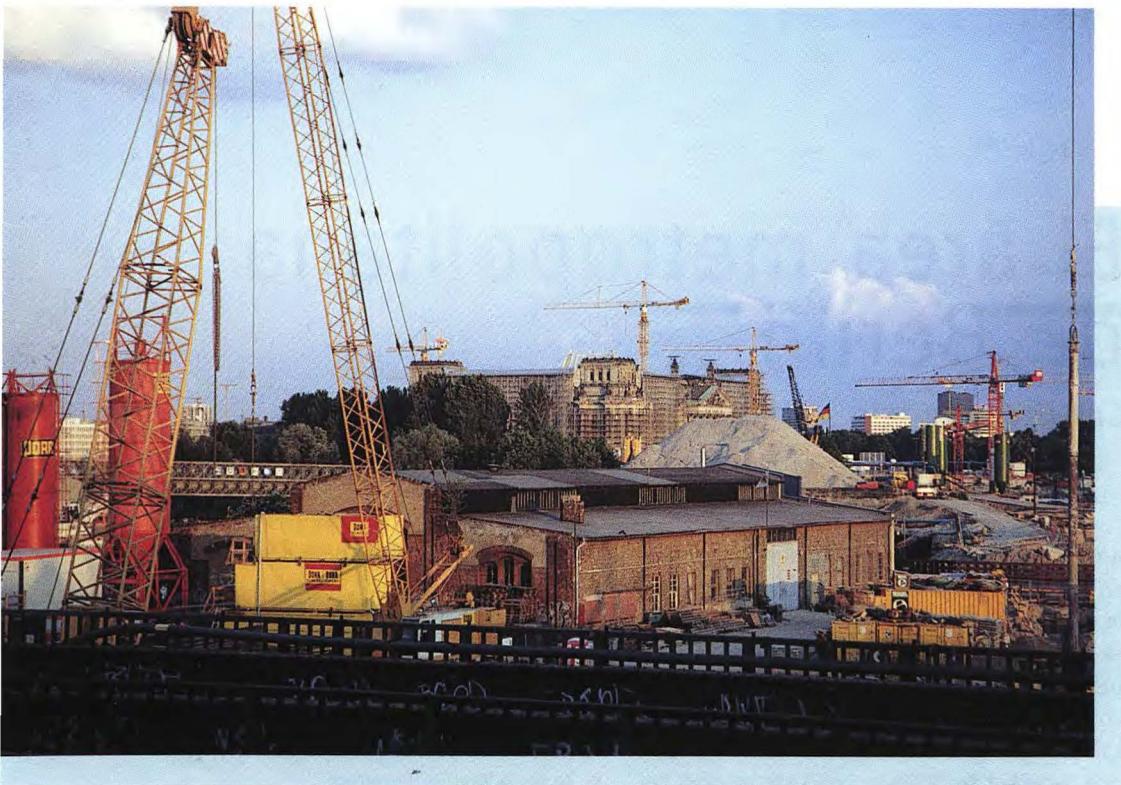
La industria de medios de comunicación de la región de Berlín está ganando cada vez más

importancia. Una característica especial de la misma es el gran número de pequeñas y medianas empresas que hay entre las 4.000 de la ciudad. Un gran número de estas empresas no tienen más de seis años de antigüedad.

La investigación y el desarrollo desempeñan un papel estratégico en la aceleración de la adaptación estructural de la economía de Berlín.

Se están gastando 3.800 millones de marcos en investigación y desarrollo y en las universidades de Berlín. Contando como cuenta con tres universidades, 14 institutos de educación superior y 250 centros de investigación y grupos de estudio, la ciudad tiene aproximadamente 150.000 estudiantes.

Con esta infraestructura ofrece buenas condiciones para empresas de industria y servicios interesadas por la tecnología y su aplicación práctica. En el sudeste de Berlín estamos creando uno de los parques tecnológicos más grandes de Europa, Adlershof, donde los científicos de los institutos de investigación privados y públicos, así como de las facultades de ciencias naturales de la Universidad Humboldt y las empresas con interés por la tecnología tendrán la oportunidad de cooperar estrechamente en una zona determinada (420 hectáreas). El proyecto, que también comprende viviendas e infraestructuras públicas, será realizado dentro de los próximos 10 a 15 años. Jens Krause, director ejecutivo de la empresa de urbanismo BAAG, se ocupará de los detalles "Berlín-Adlershof, la ciudad de la ciencia y la tecnología" en un artículo sobre Berlín que será publicado en el número de enero de URBANISMO.



PAPEL PRECURSOR

Al margen del desarrollo que se está dando dentro y en los alrededores de Berlín, la ubicación geográfica de la ciudad sobre la frontera entre Europa oriental y occidental (apenas a 60 km de Polonia) da a la ciudad una gran responsabilidad social y política. Como símbolo que fue de un mundo bipolarizado, Berlín ha adoptado de buen grado el papel de precursora en el nuevo mundo de cooperación Este-Oeste. Es la ciudad donde las oportunidades y dificultades del nuevo mundo se dejan ver de forma más palpable, pero también donde, gracias a la experiencia occidental, pueden verse las condiciones ideales y los primeros signos de una solución.

En las ciudades de Europa central y oriental, es donde se ven con más claridad los tumultos de este siglo. Sus centros son los auténticos indicadores de la destrucción de las últimas décadas. La guerra fría significó un parón para el desarrollo de estas ciudades y de Berlín. No obstante, en todas estas ciudades puede verse con claridad que sólo se trató de un parón temporal. Se está produciendo un resurgimiento de la energía, los intereses y la influencia a medida que Europa se desplaza otra vez hacia su centro natural. Berlín está desempeñando, como es lógico, un papel importante en este desarrollo, asumiendo una vez más su papel histórico como puente natural entre la Europa oriental y la occidental, y dando los primeros pasos cautelosos hacia la paz y la unidad, no sólo dentro de Alemania sino también en las relaciones internacionales. Así pues, en Berlín, el proceso de unificación significa mucho más que una simple fusión de dos

sistemas administrativos. Berlín es la única ciudad del mundo occidental que tiene que pasar por la misma transformación que las ciudades del centro y el este de Europa. Sin embargo, tiene la ventaja de poseer tecnología y conocimientos occidentales y un capital con el cual gestionar esta transición. En consecuencia, será una especie de prototipo para que otras ciudades orientales se desarrollen a lo largo de líneas similares durante las próximas décadas. La desventaja inherente a esto es que en Berlín debe realizarse un progreso muy grande dentro de un período corto de tiempo: en apenas 10 años se espera que Berlín supere cuatro décadas de mala gestión.

Berlín se vio seriamente perjudicada por su estado dividido, y está experimentando actualmente los intensos problemas propios de la transición a una sola ciudad unificada. Uno de los problemas más apremiantes es cubrir el hueco entre oriente y occidente. Como es lógico, uno de los requisitos más importantes para ello es realizar un ajuste de los niveles de vida en las dos mitades de la ciudad. Sin embargo, a pesar de todas estas circunstancias desventajosas, Berlín sigue avanzando en el camino de la unidad a buen paso, explotando todas las posibilidades de inversión y desarrollo para hacer realidad su potencial con miras a seguir manteniendo su estatus como ciudad de gran importancia en el próximo siglo.

Comelia Pozcka,

Jefe de Personal y Asesora del Ministerio de Desarrollo Urbano, Protección del Medioambiente y Tecnología de Berlín.

BERLÍN'S URBAN REUNIFICATION

With its 3.5 million inhabitants, Berlin is Germany's largest city, one of its 16 federal states, and one of the country's largest and most important metropolitan areas, second only to the Ruhr region in the federal state of Renania in North Westphalia. Once reestablished as the country's capital, Berlin has had to face tasks and problems of growing large cities on a European scale.

Berlin's reunification is nearly completed insofar as its administrative and political aspects are concerned. Yet a true unification from the point of view of urban development and the attitudes of its inhabitants will take far longer.

Berlin's two portions evolved completely independently and were the "frontier cities" of their political systems. Shortly after the fall of the Berlin wall, it became evident that one of the most important tasks would be the remodeling of the city's central areas, particularly along the stretch where the wall had stood. Finding appropriate sites for both the parliament and government would have posed a weighty urban planning reunification task for any city under normal circumstances, and in the conditions faced by Berlin, it stands as an even greater challenge, placing great demands on the inventiveness of those who are involved in the process.

We consider the best way to achieve sustainable development in an urban area such as Berlin to be to attach priority to making the city's inner areas denser, as opposed to an urban sprawl approach. We first drew up directives for urban development in Berlin and then went on to create a design for development for the city's central area which should help us build a link between the former centers of East and West. What we are currently working towards is a unified structure establishing a sensible, comprehensible relationship between the city's two halves, fusing their models and identities into a single whole, finally acknowledging that the city's past and present belong to each other. Thus, in Berlin, the unification process signifies much more than a mere merging of two administrative systems. Berlin is the western world's only city that will have to undergo the same transformation process as Central and Eastern European cities. Yet it has the advantage of Western technology and knowledge, and capital with which to manage this transition. It will therefore serve as a sort of prototype for the development of Eastern European cities along similar lines over the next decades. The inherent disadvantage to this is that a Berlin will have to make vast progress over a very short period of time. In just ten years, it is hoped that Berlin will overcome four decades of poor management.