

## BERLÍN 1.961

Medellín, Octubre 30 de 2.009

Por: Arquitecto JORGE CADAVID LOPEZ

E-mail: [famcadavid10@hotmail.com](mailto:famcadavid10@hotmail.com)

Durante mi permanencia en Roma, en donde estuve realizando estudios de Urbanismo en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Roma, en el período 1.960-1.962, aprovechaba las vacaciones de Semana Santa, verano y Navidad, para visitar la mayor parte de las ciudades del continente Europeo. En el verano del año 1.961 emprendí un viaje por el norte de Europa, para visitar inicialmente algunas ciudades de los países socialistas y luego recorrer el centro de dicho continente. Con algunas limitaciones en cuanto al número de días para otorgar la visa, la asignación de los hoteles por parte de las respectivas empresas de turismo de esos países y restricciones en cuanto al cambio de dinero extranjero, era posible recorrer sin mayores dificultades la mayoría de los países socialistas, con excepción de Hungría, en donde la obtención de la visa era prácticamente imposible.



Fig No.1 Policía de Berlín Occidental frente a la puerta de Brandemburgo

En el mes de Julio inicié uno de los habituales recorridos, siempre en tren. A mediados del mes de Agosto partí de la hermosa ciudad de Praga, semidestruida, hacia Berlín (Estación Central adonde llegaban los trenes de los países del Este). Faltando más o menos dos horas para llegar a Berlín, observé en una de las estaciones, la subida de un grupo de soldados, situación que era más o menos usual en esos países. Sin embargo, en la medida en que el tren avanzaba, aumentaba el número de soldados que subía en cada estación, y con algo de extrañeza observé como empezaban a pedirles la identificación a los pasajeros, cosa usual, pero también a requisarlos y requisar sus equipajes con mucho detenimiento. Hasta allí pensé que eran actitudes usuales por cuanto se aproximaba en cerca de una hora la llegada Berlín, ciudad que constituía el epicentro de los problemas políticos de Europa. Sin embargo, de un momento a otro empezaron en las diversas estaciones a retener y a bajar a algunos de los pasajeros del tren sin ninguna explicación, según las actitudes que ellos demostraban. Estos hechos no usuales me produjeron alguna inquietud, no por mi persona por cuanto todos mis documentos se encontraban en orden, sino por lo que aquellas acciones podrían significar. De mi parte, viajando solo y sin hablar ni el idioma checo ni el alemán, mi única protección consistía en la posesión de un honroso pasaporte colombiano lleno de visados, el cual tal vez para esos países no representaba más de dos centavos.



Fig No.2 Barrera del Ejército de Berlín Oriental al Lado de la Puerta de Brandemburgo

Dentro de estos acontecimientos extraños, el tren llegó a la Estación Central de Berlín Oriental y de allí pasé sin dificultades al sector Occidental, mi próxima meta. Durante los dos días siguientes recorrí ambos sectores de la ciudad, inclusive el famoso cementerio ruso, como lo hacían usualmente los turistas.

Al final de la mañana del tercer día, recorriendo por los alrededores de la Puerta de Brandemburgo, sitio obligado de referencia urbana, empezaron a desfilar grupos de soldados en torno a dicha Puerta, hecho tal vez frecuente, pensé. Sin embargo, en la medida en que avanzaba la mañana aumentaba el flujo de soldados y sorpresivamente aparecieron equipos militares pesados, tales como tanques, tanquetas y jeeps, rodeando la Puerta. Hasta allí todo parecía una revista de demostración, pero en la medida en que aumentaba la tropa se cerraba el cerco entre los dos sectores y se formaba una congestión vehicular y peatonal no usual. Recordaba los episodios del tren en días anteriores. Así terminó ese primer día de zozobra, sin que nadie pudiera entender qué sucedía. Al día siguiente, el bloqueo fue completo. Los periódicos registraban el hecho, sin ninguna explicación ni menos justificación. Con alguna dificultad y corriendo riesgos, tomé algunas fotografías de aquello que podía observar, las cuales se adjuntan. Allí se aprecia en dos de ellas la ausencia casi total de vehículos y de peatones por causa del bloqueo, a lo largo de una de las populosas avenidas que se dirigían a la Puerta de Brandemburgo. En dos más se aprecia la policía del sector Occidental (de kepis blanco) casi al pie de la Puerta y frente a los tanques y al ejército Oriental. En otra, la más dicente, se aprecia una barrera humana conformada por el ejército y el equipo militar pesado, al pie de la Puerta. Ausencia total de circulación.

Frente a esta situación, ante la falta de información,, tomé la decisión de visitar al Cónsul Honorario de Colombia en Berlín, el Sr. Walter Stelter, a quien conocía de tiempo atrás, y era además un alto funcionario de Schering A.G., por lo tanto persona conocedora de la vida económica y política de Berlín. La sorpresa fue mayor cuando este señor no tenía la menor idea de cuanto sucedía allí. Al preguntarle si hechos de esa naturaleza habían sucedido en anteriores oportunidades, respondió negativamente.

Poco a poco aparecieron algunas informaciones, en el sentido de que se había acordonado el entorno de la Puerta para evitar enfrentamientos, se habían cerrado las estaciones del Metro del sector Occidental que cruzaba por el sector Oriental, arteria vital para la vida de la ciudad; también se bloquearon las comunicaciones telefónicas hasta el punto de que una llamada entre ambos sectores, aún a pocos metros de distancia era necesario hacerla a través de Nueva York. Lo peor faltaba por llegar. Poco a poco el ejército empezó a colocar barricadas de alambre de finas púas, en el entorno de la Puerta y rodeando el lindero del sector oriental. Conviene recordar cómo Berlín estaba dividido en cuatro sectores así: el Oriental a cargo de la Unión Soviética y el Occidental subdividido en tres sectores, el

norteamericano, el francés y el inglés. En estas condiciones se estableció un verdadero bloqueo dentro de la ciudad, el cual perduraría durante muchos años. Un poco más adelante ( y esta situación no tuvo oportunidad de presenciarse), se inició el cambio de las barricadas de alambre por un grueso muro de concreto, al cual la comunidad denominó durante muchos años como el "muro de la infamia".



Fig No.3 Policía de Berlín Occidental Frente a los tanques y Ejército de Berlín Oriental

Era hora de partir hacia Copenhague, cumpliendo el itinerario fijado por la compañía con la cual había adquirido el programa del viaje. Ante la incertidumbre del cierre de estaciones del Metro, y era indispensable cruzar el sector Oriental para tomar el trayecto hacia Copenhague o cualquier otra ciudad del bloque Occidental, establecí contacto con la empresa de viajes representante de Compañía Italiana de Turismo-CIT. Debía salir al día siguiente y obviamente la situación no parecía arreglarse de inmediato, ni en muchos años como sucedió posteriormente. Allí me dieron unas indicaciones muy precisas pero complejas en su cumplimiento, de lo cual dependía mi salida de Berlín. Consistían en lo siguiente, en pocas palabras: debía tomar el Metro en una estación determinada del sector Occidental, continuar en dicho transporte hasta una estación en la cual estaba autorizada una parada; debía descender y a la izquierda un señor vestido en tal forma y con mi identificación me recibiría y me conduciría a otra puerta de la estación en donde podría tomar una línea del sector Oriental hasta llegar a determinada estación.

Allí debía descender y encontraría nuevamente otro señor con determinadas características, el cual me conduciría a otra línea del Metro en la cual podría establecer contacto con los trenes que se dirigían hacia el norte de Alemania, concretamente hacia Copenhague. No pude comprender este complejo mecanismo de movilización dentro de un sector tan dinámico como era el del turismo y del comercio. Aún no se cómo cumplí con todos los requisitos que me informaron y cuyos mayores detalles ya ni recuerdo. El hecho es que pude salir de esta situación tan crítica en la cual estuve involucrado y la cual aún conservo en mi memoria.

Salí con la tristeza de dejar esa hermosa ciudad en circunstancias tan críticas e inciertas, pero con la expectativa de llegar a otros lugares en donde la situación fuera bien diferente.

Muchos años después, un poco antes de la caída del muro, regresé a Berlín, mediante una invitación del Gobierno Alemán. Allí tuve oportunidad de presenciar el deterioro en el cual se hallaba el muro, marcado por grafitis y hendiduras como señal de protesta de la humanidad entera. Además de revivir los días del cierre, especialmente cuando los guías relataban esos hechos, tuve la oportunidad de comparar la situación existente entre los dos sectores de la ciudad. De un lado el Oriental estancado, porque además la Unión Soviética ya erosionada no podía seguir sosteniendo esa economía estatizada; en cambio el sector Occidental con una gran vitalidad y esperanza en el futuro. El sentir de las gentes

representativas de la ciudad era unánime, en el sentido de que el muro y el bloqueo llegarían a su fin, sin saberse cuándo, pero más temprano que tarde, como efectivamente sucedió. A los dos años se cumplieron esos anhelos y de allí en adelante se inició una asombrosa recuperación de la ciudad, especialmente porque recuperó el carácter de ser nuevamente la capital, esta vez de una Alemania unificada.



Fig No. 4 Pocos Vehículos y Peatones Por Causa Del Bloqueo