



Berlín: la vida cotidiana del muro. Berlin: daily life at the wall. © Harald Thierlein.

BERLÍN NO SELLADO

BERLIN UNSEALED

BERLÍN NO

BERLIN UNSE

FLORENTIN STEININGER

Investigador independiente
Estocolmo, Suecia / Berlín,
Alemania

Independent researcher
Stockholm, Sweden / Berlin,
Germany

florentinstein@gmail.com

SJOERD KRIJNEN

Investigador independiente
La Haya, Países Bajos

Independent researcher
The Hague, the Netherlands

sjoerdkrijnen@gmail.com

RESUMEN Estimulados por la iniciativa del referéndum acerca de un Berlín sin automóviles, en este artículo exploramos el significado del cambio sistemático en el metabolismo de la ciudad, al dar un nuevo uso al espacio común. Reunimos nuestras propias experiencias, aludimos al espíritu político y cultural de Berlín, analizamos las transformaciones históricas, ya sean utópicas o distópicas y, como en la secuencia inicial, queremos especular sobre las posibilidades que se abren al redefinir, de manera drástica, el espacio público de Berlín como un hábitat urbano-natural.

ABSTRACT Triggered by the Berlin car-free referendum initiative, in this article we explore the meaning of systematic change in the city's metabolism, by repurposing common space. We bring together our own experiences, touch on Berlin's political and cultural spirit, we look into historic transformations, whether they were utopian or dystopian, and we want to speculate about the possibilities that open up by drastically redefining Berlin's public space towards an urban-natural habitat.

PALABRAS CLAVE

libre de automóviles
naturaleza urbana
curiosidades de planificación
nueva movilidad
justicia ambiental

KEYWORDS

car-free
urban nature
planning curiosities
new mobility
environmental justice

→ Es una mañana fresca de finales de abril, las fuertes lluvias provocaron un descenso de la temperatura durante la noche y convirtieron en barro lo que ayer parecía una estepa alrededor de la Siegessäule. Cada minuto pasa un tren del Tiergartenbahn y seguimos la línea elevada hacia el noroeste en la pista de emergencia de la Altonaer Straße, los remanentes cubiertos de césped de lo que solían ser seis pistas. En el camino, sauces blancos, arbustos de saúco, nogales y los omnipresentes zumaches cuerno de ciervo se mecen con el viento suave. Algunas cigüeñas picotean ratones y ranas del suelo junto con otros animales pequeños que la lluvia condujo o atrajo al exterior de sus madrigueras. Donde aparecen los primeros edificios residenciales en el bosque de la ciudad alrededor de Hansaplatz, algunas plantas de reciclaje entre las casas emiten vapor y despiden un olor similar al compost. Una multitud cada vez más numerosa de viajeros es recogida constantemente en la parada de autobús y, a lo largo del concurrido carril para bicicletas, un pequeño equipo de la administración forestal repara las barreras dañadas que protegen a los jabalíes. En el autobús, los niños presionan con curiosidad sus narices contra las ventanas y miran el camión forestal mientras el autobús se aleja. ¡Un vehículo!, algo que no se ve con frecuencia en Berlín desde 2028...

SOIL PIPERS

Berlín está construido sobre terrenos pantanosos. A lo largo del tiempo, estas áreas lodosas se han transformado en terrenos más estables que hoy en día están, en gran parte, sellados por edificios, pavimentos y asfalto. Razón suficiente para empezar a examinar el suelo de Berlín, abriendo y exponiendo su mundo a menudo oculto y la vida que se encuentra ahí dentro, como acabamos de hacer en un proyecto reciente. Interactuar con el suelo, incluso en un experimento práctico a pequeña escala, inevitablemente genera preguntas sobre las diferentes formas de abordar el espacio público en la ciudad. ¿Cómo ampliar este experimento cuyo propósito es exponer un suelo que ahora está ocupado, en gran parte, por actividades humanas? ¿Cómo crear espacios, o incluso redes en la ciudad para una habitabilidad completamente diferente? Si la ciudad estuviera libre de intervenciones humanas, ¿qué especies u otros agentes urbanos tomarían el control?

Empezaron a surgir imágenes de calles que vuelven a ser agrestes y de corredores verdes conectados. Por supuesto, esto podría ser un gran paso adelante en términos de ecología y biodiversidad, pero ¿qué pasa con la adaptación climática y el suministro de alimentos?

→ It is a cool morning at the end of April, heavy rains brought a drop in temperature during the night and turned into mud what looked like a steppe yesterday around the Siegessäule. Every minute a train of the Tiergartenbahn is humming along and we follow the elevated line north-west on the emergency road Altonaer Straße, the turf-paved remains of what used to be six lanes. Along the way, white willows, elderberry bushes, walnut trees, and the omnipresent staghorn sumacs sway in the light wind. A few storks peck mice and frogs from the ground and other small animals that the rain drove or lured out of their burrows. Where the first residential buildings appear in the city forest around Hansaplatz, a few recyclers steam between the houses and give off a compost-like smell. A regrowing crowd of commuters is steadily being picked up at the bus stop, and along the busy bicycle lane, a small team of the forest administration is busy repairing damaged wild boar barriers. On the bus, the children curiously press their noses against the windows and watch the forest truck as the bus drives away; a car! a rather rare sight in Berlin since 2028...

SOIL PIPERS

Berlin is built in the middle of marshy grounds. Throughout time these muddy fields have transformed into more stable grounds which nowadays are largely sealed by buildings, pavements, and asphalt. Good enough reason to start looking into Berlin's soil, unsealing and exposing its often-hidden world and the life within, as we just did in a recent project. Engaging with soil, even in a small-scale hands-on experiment, inevitably triggers questions about different ways of dealing with public space in the city. How to scale up this experiment of exposing soil which now is largely occupied by human activities? How to create spaces or even networks in the city for completely different occupancy? If free from human interventions, which species or other urban agents would take control?

Images of re-wilded streets or connected green corridors started to emerge. Of course, this could be a huge step forward in terms of ecology and biodiversity, but what about climate adaptation and food provision? What would be the impact on people, on buildings, on nature of such a spatial and cultural transformation of the city's metabolism? But where to start, and where to find space for these interventions?

¿Cuál sería el impacto en las personas, los edificios y la naturaleza de tal transformación espacial y cultural del metabolismo de la ciudad? Pero, ¿por dónde empezar y dónde encontrar el espacio para estas intervenciones?

BERLÍN LIBRE DE AUTOMÓVILES

Al conocer la iniciativa del referéndum acerca de un Berlín sin automóviles, se comenzaron a conectar algunos puntos. Excluir al automóvil de las calles de Berlín permitiría, definitivamente, una fuerte redefinición y redistribución del espacio público a escala de una ciudad completa. Un grupo de voluntarios tiene como objetivo crear la mayor área urbana sin automóviles del mundo con el referéndum Berlín libre de automóviles. Aunque esto pueda sonar utópico, la propuesta es real. Y si es viable en algún lugar, ¿por qué no dentro del terreno político y cultural de Berlín?

La iniciativa coincide con una creciente conciencia en las ciudades de toda Europa sobre cómo desanudar nuestro espacio común del dominio de los automóviles. A partir de los años setenta, cuando era un invitado en la vida cotidiana de la calle, el automóvil se ha convertido en el devorador de espacios predominante en nuestras calles. En las ciudades europeas, alrededor del 50 por ciento del espacio de las calles está dedicado a los automóviles. Y aproximadamente el 95 por ciento del tiempo están estacionados, sin ser utilizados.

Berlín es una ciudad automovilística. En general, las calles son anchas y hay espacios disponibles para estacionar sin problema. Una de cada tres personas tiene automóvil, lo que significa que hay más de un millón de estos en Berlín. Los automóviles están permitidos en casi todas partes, aunque los casos específicos que apuntan a convertir la Friedrichstraße en un tramo sin automóviles o los trazados experimentales de la Bergmannstraße de Kreuzberg permiten vislumbrar un nuevo enfoque. Como en muchas ciudades europeas, el uso de la bicicleta va en aumento. El Senado de Berlín está invirtiendo sumas considerables en la mejora de las ciclovías y en las redes de estas, y hay un gran movimiento *bottom-up* de ciclistas que están reivindicando su espacio en las calles, como el Critical Mass. Además, Berlín goza de un transporte público eficiente, denso y bien utilizado. El sistema y los servicios que la gente usa a diario se encuentran a corta distancia.

Mirando más a fondo la propuesta de Berlín libre de automóviles, la idea es prohibir los automóviles en el área interior del S-Bahn de la ciudad. Se permitirá a

BERLIN CAR-FREE

Learning about the Berlin car-free referendum initiative some dots started to connect. Excluding the car from Berlin's streets would definitely allow for a strong redefinition and redistribution of public space at the scale of the whole city. With the Berlin car-free referendum, a group of volunteers is aiming for the largest car-free urban area in the world. Although this might sound utopian, the proposal is real, and if viable anywhere, why not within the political and cultural field of Berlin?

The initiative matches with a growing awareness in cities all over Europe about how to disentangle our common space from domination by cars. From being a guest in daily street life, from the '70s onwards cars have become the predominant space-eater in our streets. In European cities, about 50% of street space is dedicated to cars. And about 95% of the time, they're parked, unused.

Berlin is a car city. In general, roads are wide and parking space is at hand easily. One in three people owns a car, which means there are over a million cars in Berlin. Cars are allowed in almost all parts of the city, although targeted cases of turning Friedrichstraße into a car-free stretch or experimental street lay-outs in Kreuzberg's Bergmannstraße show glimpses of a new focus. Like in a lot of European cities, the bicycle is on the rise. The Berlin Senate is investing largely in improved bicycle lanes and networks and there is a large bottom-up movement of cyclists claiming their space in the streets, like the Critical Mass. Furthermore, Berlin is blessed by an efficient, dense, and well-used public transport system and commonly daily amenities are in close proximity.

Looking further into the Berlin car-free proposal, the idea is to ban cars from the inner S-Bahn area of the city. Locals will be allowed to drive their cars through the city twelve times a year, based on a permit system. There would be exceptions for delivery vehicles, emergency services, the disabled, etc. With a successful referendum, the regulations could become effective in about five years.

MEANWHILE IN PARIS AND MILAN

In contrast with this bottom-up approach is the top-down transformation in Paris, under the vision and lead of mayor Anne Hidalgo. Over the past six years, she established policies and regulations to reduce car traffic (and the pollution that comes with it) in the central





Vida del suelo. Fotograma tomado de imágenes de video grabadas en "Animalesque Soil Pipers Installation", 2021. Soil Life. Still taken from video footage recorded at Animalesque Soil Pipers Installation 2021. © Animalesque.

los residentes conducir sus vehículos personales por la ciudad doce veces al año, siguiendo un sistema de permisos. Habría excepciones para vehículos de reparto, servicios de emergencia, discapacitados, etc. Con un referéndum exitoso, las regulaciones podrían entrar en vigor en unos cinco años.

MIENTRAS TANTO, EN PARÍS Y MILÁN

En contraste con este enfoque *bottom-up* encontramos la transformación *top-down* en París, bajo la visión y el liderazgo de la alcaldesa Anne Hidalgo. Durante los últimos seis años, la alcaldesa estableció políticas y regulaciones para reducir el tráfico de automóviles (y la contaminación que lo acompaña) en los distritos centrales de París, convirtiendo las vías para automóviles en zonas peatonales y parques verdes. Aunque esta transformación no estuvo exenta de protestas, Hidalgo fue reelegida como alcaldesa de París y ahora está entrando a la carrera presidencial francesa.

En febrero de 2020, ambos fuimos invitados a una conferencia sobre diseño regenerativo, en la cual el urbanista Demetrio Scopelliti presentó un proyecto destinado a despejar el centro de Milán del tráfico de automóviles. La idea era desplazar gradualmente los automóviles, volviendo a dedicar los estacionamientos a los peatones. Lo que despertó una ligera incredulidad en el público fue superado con creces por la realidad solo unas semanas después: la pandemia de Coronavirus había despejado las calles en muchos lugares, especialmente en el norte de Italia, y creó imágenes que dieron la vuelta al mundo: el cambio, lo distópico o utópico puede convertirse en realidad, nuestras metrópolis pueden transformarse en pueblos fantasmas y los ciervos pueden pasear por los bulevares abandonados, al más puro estilo “12 monos”.

En Berlín, las imágenes del encierro nunca alcanzaron esta cualidad cinematográfica. Sin embargo, a lo largo de su historia la ciudad ha sido, en gran medida, una pantalla para proyectar un panorama de ideas urbanas, por lo que es de gran interés revisar algunos ejemplos de los extremos más alejados del espectro para comprender mejor cómo cobraron impulso, dieron forma a la ciudad y, a veces, incluso entre las ruinas, abrieron oportunidades sorprendentes.

Examinaremos tres ejemplos altamente disruptivos, una idea provocadoramente extravagante y dos referendos urbanos exitosos con sus formas de entender, negociar y dar forma a la ciudad.

districts of Paris by turning car roads into pedestrian zones and green parks. Although this transformation did not come without protests, she got re-elected as Paris's mayor and is now entering the French presidential race.

In February 2020, both of us were guests at a conference on regenerative design, where urban planner Demetrio Scopelliti presented a project to liberate downtown Milan from car traffic. The idea was to gradually push cars out by rededicating parking lots to pedestrian areas. What aroused slight disbelief in the audience, was far outdone by reality just a few weeks later: the Corona pandemic had cleared the streets in many places, especially in northern Italy, and created pictures that showed the world: change, dystopian or utopian can become reality, our metropolises can be turned into ghost towns and deer can stroll down the abandoned boulevards in best ‘12-Monkeys’ fashion.

In Berlin, the images of the lockdown never achieved this cinematic quality. Throughout its history, however, the city has very much been a projection screen for a panorama of urban ideas, and it is of great interest to take a look at some examples from the far sides of the spectrum, to better understand how they gained momentum, shaped the city, and sometimes opened surprising windows even in their undoing.

We will examine three highly disruptive examples, one provokingly outlandish idea and two successful urban referendums and their ways to understand, negotiate, and shape the city.

GERMANIA

In 1940, with the War well underway, Hitler and his architect Albert Speer pushed the planning for Germania. Anticipating victory, they designed the conversion of Berlin into the future world capital Germania. Entire quarters were erased on the drawing board to make room for street axes, parade grounds, and government buildings in a dark, misanthropic classist style and dimensions suited to dwarf their respective historical references. The most prominent examples are a triumphal arch that could outdo the one in Paris several times over, and a 200 m high domed hall of the people making the nearby Reichstag look like a concierge booth. The design wasn't concerned with any meaningful requirements to house a superpower administration, nor with the loads the marshy ground could tolerate. In fact, it wouldn't mind largely destroying the actual city in order to raise a world capital.

GERMANIA

En 1940, con la guerra en marcha, Hitler y su arquitecto Albert Speer impulsaron la planificación de Alemania. Anticipándose a la victoria, diseñaron un plan para convertir a Berlín en la futura capital mundial: Alemania. Distritos completos fueron borrados en el tablero de dibujo para dar cabida a ejes de calles, terrenos para desfiles y edificios gubernamentales en un oscuro estilo misantrópico clasicista con las dimensiones adecuadas para empequeñecer a sus respectivas referencias históricas. Los ejemplos más destacados son un gigantesco arco de triunfo que podría superar varias veces al de París, y un pabellón del pueblo con una cúpula de 200 metros de altura que haría que el cercano Reichstag pareciera una garita de conserjería. El diseño no tuvo en consideración ningún requisito significativo para albergar la administración de una superpotencia, ni tomó en cuenta las cargas que el terreno pantanosos podía tolerar. De hecho, no le hubiera importado destruir la mayor parte de la ciudad para levantar una capital mundial.

EL MURO DE BERLÍN

Como resultado concreto de la guerra, Berlín fue dividido. En 1961, el gobierno de la RDA detuvo la creciente emigración de Este a Oeste y erigió un muro a lo largo de la frontera del sector. Con el tiempo, la obra se expandió hasta convertirse en un bastión con alambres de púas, torres de vigilancia, fusileros y perros. Las casas que se cruzaban en el trazado fueron derribadas y una franja paranoide se abrió paso a través de la ciudad, mirando tanto al Este como al Oeste con el mismo profundo recelo. De una manera históricamente única, dos extraños torsos ocuparían el lugar de la ciudad por un momento. Aunque Berlín Oriental y el área circundante permanecieron conectados, quedaron atrapados en los procesos de estancamiento que finalmente llevarían al colapso del Estado 28 años más tarde.

Berlín Occidental, por su parte, desarrolló una curiosa libertad rodeada por muros. La exención del servicio militar provocó la afluencia de personas de izquierda, de perfil alternativo y creativo. El éxodo de las instituciones y la industria hacia el Oeste les había dejado suficientes nichos para prosperar. Al mismo tiempo, la ciudad, actuando como una tienda insignia de Occidente, mostró una especie de capitalismo que extrañamente no tuvo ningún motivo para tener sentido y dio lugar a su propia clase de cultura política.

THE BERLIN WALL

As the actual result of the war, Berlin was divided. In 1961, the GDR government put a stop to creeping emigration from East to West and erected a wall along the sector border. Over time, the building was expanded into a bulwark with barbed-wire entanglement, watchtowers, riflemen, and dogs. Houses in the way were torn down and a paranoid swath was cut across the city, eyeballing both East and West with the same deep leeriness. In a historically unique way, two strange torsos would take the city's place for the time being. Although East Berlin and the surrounding countryside remained connected, they got caught up in the stagnation processes that would ultimately lead to the state collapsing 28 years later.

West Berlin, on the other hand, developed a curious freedom enclosed by walls. Exemption from military service triggered the influx of left-wing, alternative, and creative people. The exodus of institutions and industry to the West had left plenty of niches for them to thrive. At the same time, the city, acting as a western flagship store, displayed a kind of capitalism that weirdly didn't have to add up and gave rise to its very own breed of political culture.

STADTAUTOBAHN A106

The zoning plan of 1965 specified the construction of the A106 highway within the expansion of the inner-city highways running along Oranienstraße in Kreuzberg in a southeast direction towards the outskirts of Köpenick. Protests ignited around the residential buildings that had been cleared as a precaution, numerous houses were squatted, and clashes between the police and the squatters ensued. The project finally failed due to the resistance and Kreuzberg was left with a vital culture of protest and self-organization, that, through cooperative care, laid the foundation for the renowned and cherished subcultural hotspot.

THE BERLIN WALL SCAR

The wall lasted until 1989 and, even as a phantom, haunted the city for many more years. The abandoned wall strip developed first into an inner-city steppe and open space for informal temporary uses. In 2001, the Berlin banking scandal left the city so deeply in debt that it was forced to sell its land to rehabilitate the city's finances. With the properties, the city lost a lot of its design sovereignty and after the wall—the urban sin of the century—had been overcome, the chance of a



Imágenes tomadas de la serie BRACHE 02 de F. Steinger, observación a largo plazo (2016–2021) que muestra una de las últimas partes sin desarrollar del Mauerstreifen (zona del muro de Berlín) en el centro de la ciudad. © Florentin Steinger.

Pictures taken from the series BRACHE 02 by F. Steinger, long term observation 2016–2021, showing of one of the last undeveloped parts of the Mauerstreifen (Berlin wall zone) in the inner city. © Florentin Steinger.

STADTAUTOBAHN A106

El plan de zonificación de 1965 especificó la construcción de la autopista A106 como parte de la expansión de las carreteras del centro de la ciudad que corren junto a la Oranienstraße en Kreuzberg en dirección sureste, hacia las afueras de Köpenick. Ardieron protestas alrededor de los edificios residenciales que habían sido despejados como medida de precaución, numerosas casas fueron ocupadas y se produjeron enfrentamientos entre la policía y los ocupantes ilegales. El proyecto finalmente fracasó debido a la resistencia y Kreuzberg se quedó con una vital cultura de protesta y autoorganización que, junto con el cuidado cooperativo, sentó las bases para lo que hoy es un reconocido y apreciado punto de atracción subcultural.

LA CICATRIZ DEL MURO DE BERLÍN

El muro duró hasta 1989 y, como un fantasma, atormentó a la ciudad durante muchos años. Primero, la franja abandonada del muro se convirtió en una estepa al centro de la ciudad, un espacio abierto para usos informales temporales. En 2001, el escándalo bancario de Berlín dejó a la ciudad tan profundamente endeudada que se vio obligada a vender terrenos para rehabilitar sus finanzas. Junto con las propiedades, la ciudad perdió gran parte de su soberanía sobre el diseño y después de superar el muro —el pecado urbano del siglo— la franja del muro se desvaneció lentamente —como la oportunidad del siglo— bajo una arquitectura a menudo aburrida e indiferente. Se pudo haber creado un proyecto único en la cicatriz de 43 kilómetros de largo, un magnífico corredor de urbanismo del siglo XXI, una infraestructura no automotriz de naturaleza urbana a gran escala.

Tanto Alemania como el Muro de Berlín son excelentes ejemplos de planificación urbana tóxica y totalitaria. Pero tampoco son ejemplos atípicos, son más bien extremos de un tema bastante recurrente: negar la ciudad como entidad viviente individual con organelos distribuidos por todo su cuerpo, como lugar arremolinado y fluido de intercambio, en su interior y con su entorno. Hacerlo por gestos de grandeza, ganancia política o económica es parte de la caja de herramientas estándar. Lo mismo ocurre con las estructuras masivas que garantizan la movilidad y agobian a cualquier ciudad grande de hoy. La A106 es solamente un ejemplo particularmente tangible del carácter disruptivo y divisorio de estas estructuras, ya que, a diferencia de lo que ocurre en muchos otros lugares, podemos ver y caminar por un vecindario que finalmente no fue condenado.

century, the wall strip slowly faded away under often lame, indifferent architecture. A unique project could have been created on the 43 km long scar, a magnificent corridor of 21st-century urbanism, non-car infrastructure, and large-scale urban nature.

Both Germania and the Berlin Wall are prime examples of totalitarian toxic urban planning. But they're not total outliers either, they're extremes of the rather common theme to negate the city as an individual living entity with organelles distributed over its entire body, as a swirling, fluid place of exchange, internally and with its surroundings. To do so for gestures of grandeur, political or economic gain is part of the standard toolbox. Same with the massive structures to ensure automobility burdening any bigger city today. The A106 just gives a particularly tangible example of their interrupting and dividing character since, unlike many other places, we're able to see and walk the neighborhood that in the end wasn't doomed.

TEMPELHOFER FELD AND 'THE BERG'

After its final closure as an airport, Tempelhofer Feld was handed over to the Berliners in 2010 and turned into a much-beloved communal playground on the edge of the formal and informal. It also has a huge meaning for Berlin's biodiversity and climate. The 350-hectare green area with its landing strips as the space structuring elements in a vast emptiness is right in between Berlin's southern districts Tempelhof, Kreuzberg, and Neukölln. Yet, when in the middle, urban reality seems far away. In the north-western corner of the airfield are the departure hall and hangars of megalomaniac proportions that seamlessly fit in Speer's master plan for Germania.

This almost surreal space in the middle of the city made German architect Jakob Tigges come up with the provocative proposal for the world's largest artificial mountain, 'the Berg', as a landmark, recreational area, and wildlife refuge of alpine proportions built from the collective waste of all Germany. The fantasy very well matched the phase of Berlin as a Potemkin metropolis, sexy but poor. Although the idea got a lot of media attention, the world, even Berlin, was not ready for it.

It was not only the architect's mind that was triggered by the seductive empty land. In 2011, delighted city planners and project developers proposed to build and develop about 25% of the land, with the promise to leave the rest of the area untouched and to include a substantial amount of social housing. After a decade of

TEMPELHOFFER FELD Y “THE BERG”

Después de su cierre definitivo como aeropuerto, Tempelhofer Feld fue entregado a los berlineses en 2010, convirtiéndose en un área de esparcimiento comunal muy apreciada, en el borde entre lo formal y lo informal. También tiene un gran significado para la biodiversidad y el clima de Berlín. Esta zona verde, de 350 hectáreas, con sus pistas de aterrizaje como elementos estructurantes del espacio en un enorme vacío, se encuentra justo entre Tempelhof, Kreuzberg y Neukölln, tres de los distritos del sur de Berlín. Sin embargo, cuando se está al centro, la realidad urbana parece lejana. En la esquina noroeste del aeródromo se encuentran el edificio de salidas y los hangares, de proporciones megalómanas, que encajan perfectamente en el plan maestro de Speer para Alemania.

Este espacio casi surrealista, en medio de la ciudad, hizo que el arquitecto alemán Jakob Tigges presentara una provocativa propuesta: la montaña artificial más grande del mundo, “The Berg”, un hito, un área recreativa y refugio de vida silvestre de proporciones alpinas construido con la acumulación de desechos de toda Alemania. La fantasía encajaba muy bien con la fase en que Berlín era una metrópolis digna de Potemkin, sexy pero pobre. Aunque la idea llamó mucho la atención de los medios, el mundo, e incluso Berlín, no estaban preparados para ella.

La mente del arquitecto no fue la única en ser gatillada por este seductor terreno baldío. En 2011, los entusiastas planificadores urbanos y desarrolladores propusieron construir y desarrollar alrededor del 25 por ciento del terreno, con la promesa de dejar el resto del área intacta e incluir una cantidad sustancial de viviendas sociales. Después de una década viendo el mal funcionamiento de la planificación urbana, los berlineses ya no se dejaban convencer por estas perspectivas y en 2014 se inició un referéndum para salvar Tempelhofer Feld de cualquier actividad relacionada con la construcción. Este referéndum fue respaldado por casi dos tercios de los votantes y cabe hacer notar que obtuvo mayorías en todas las áreas de Berlín, lo que demuestra el interés común de toda la ciudad por mantener esta joya verde para la ciudad. Este es un ejemplo inspirador de planificación urbana democrática y orgánica, tanto en la toma de decisiones políticas como en la negociación del uso del espacio. Sin embargo, como se vio en los ejemplos anteriores, incluso los proyectos de mayor escala se tornan fluidos con el tiempo. La presión por comenzar a construir en Tempelhofer Feld sigue siendo alta, y recientemente se reavivó a causa de la crisis habitacional.

malfunctioning city planning, Berliners were not buying these prospects and in 2014, a referendum was initiated to save Tempelhofer Feld from any building activities. This referendum was backed by almost two-thirds of the voters, and notably gained majorities in all Berlin areas, thereby city-wide acknowledging the common interest of this green gem for Berlin. It is an inspiring example of democratic yet organic city planning, both in its political decision-making as well as in the negotiation of space-use. However, as seen in the examples before, even projects of the largest scale turn fluid in time. Pressure to start construction at Tempelhofer Feld remains high and recently got reignited by the housing crisis.

DEUTSCHE WOHNEN UND CO ENTEIGNEN

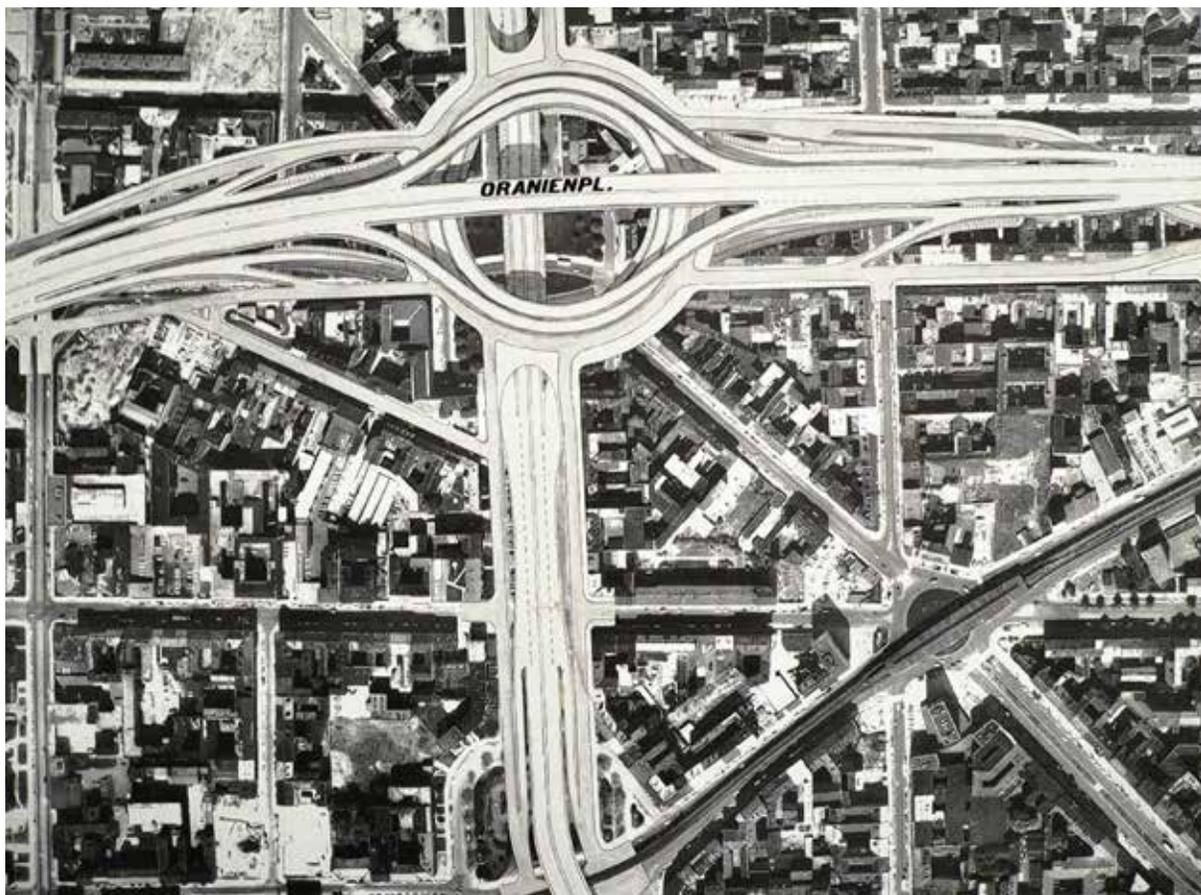
It isn't without sad irony that precisely the colorfulness mentioned above has made Kreuzberg an object of desire for property speculators and resulted in renewed displacements. While Kreuzberg is among the boroughs with the steepest rise in housing costs in Berlin and Germany, the problem is omnipresent throughout the city. Profit-driven development, cuts in social housing subsidies, and privatization pushed the increase of rents far above the increase of wages and have resulted in drastic gentrification.

Under this threat and being disappointed by hesitant politics, a large number of well-connected initiatives have formed around the topic and learned to make themselves heard. Their latest coup is the successful execution of a Berlin-wide referendum to expropriate any real estate company owning over 3,000 apartments and to re-communalize their holdings.

Despite all efforts by conservatives to denounce the idea as the return of GDR-style socialism, the pro-campaign won with 56% of the votes secured. The referendum is not legally binding, and the proposal will only become law if the ruling parties in the Berlin Senate choose to make it so. However, the numbers are unambiguously showing which housing policies the majority demands and that Berliners won't be pacified with anything but a concrete change in the matter.

UMWELTGERECHTIGKEITSKARTE

These successful examples of referenda show the power of Berlin's political, bottom-up spirit and open a promising perspective to the current Berlin car-free proposal. But there are also some top-down leads that can be supportive of the initiative. On the Environmental



ARRIBA El plan para la autopista A106 en Kreuzberg. Fuente: https://www.berliner-woche.de/kreuzberg/c-kultur/berlinische-galerie-eroeff-net-mit-ausstellung-ueber-60er-jahre-architektur_a78226#gallery=default&pid=118634 © Georg Kohlmaier/Elisabeth von Sartory/Berlinische Galerie. Markus Hawlik.

TOP The plan for the A106 Highway in Kreuzberg. Source: https://www.berliner-woche.de/kreuzberg/c-kultur/berlinische-galerie-eroeff-net-mit-ausstellung-ueber-60er-jahre-architektur_a78226#gallery=default&pid=118634 © Georg Kohlmaier/Elisabeth von Sartory/Berlinische Galerie. Markus Hawlik.



ABAJO IZQUIERDA Fotograma de la serie "The Man in the High Castle": Aeropuerto de Tempelhof con aterrizaje y embarque de aviones supersónicos nazis. © https://www.reddit.com/r/maninthehighcastle/comments/5j7asn/some_appreciation_for_the_cgi_shot_of_tempelhof/

BOTTOM LEFT Still from the series 'The Man in the High Castle', showing airport Tempelhof with supersonic nazi jet planes landing and boarding. © https://www.reddit.com/r/maninthehighcastle/comments/5j7asn/some_appreciation_for_the_cgi_shot_of_tempelhof/

ABAJO DERECHA Fotograma de la serie "The Man in the High Castle": Alemania en el año 1964 con una vista del Pabellón del pueblo a la izquierda, tal como lo imaginaron Speer y Hitler. En el centro de la imagen, el existente edificio del Reichstag. © <https://i.redd.it/wsvmcv05gzv01.jpg>

BOTTOM RIGHT Still from the series 'The Man in the High Castle', Germania in the year 1964 with a view of the 'People's Hall' building on the left, as imagined by Speer and Hitler. In the center of the image, the existing Reichstag building. © <https://i.redd.it/wsvmcv05gzv01.jpg>

DEUTSCHE WOHNEN & CO. ENTEIGNEN

No deja de ser una triste ironía que, precisamente, el vibrante colorido anteriormente mencionado haya convertido a Kreuzberg en objeto de deseo para los especuladores inmobiliarios, resultando en nuevos desplazamientos. Si bien Kreuzberg se encuentra entre los distritos que experimentan el mayor aumento en el costo de la vivienda en Berlín y Alemania, el problema es omnipresente en toda la ciudad. El desarrollo impulsado por el lucro, los recortes en subsidios de vivienda social y la privatización empujaron el aumento de los alquileres muy por encima del aumento de los salarios, dando lugar a una gentrificación drástica.

Bajo esta amenaza y decepcionados por las políticas vacilantes, un gran número de iniciativas bien conectadas han surgido en torno al tema y han aprendido a hacerse oír. Su último golpe es la exitosa ejecución de un referéndum en todo Berlín para promover la expropiación a cualquier empresa de bienes raíces que posea más de 3.000 apartamentos y recomunalizar estas propiedades. A pesar de todos los esfuerzos hechos por los conservadores que denunciaban la idea como el regreso del socialismo al estilo de la RDA, la campaña a favor ganó con el 56 por ciento de los votos. El referéndum no es legalmente vinculante y la propuesta solo se convertirá en ley si los partidos gobernantes en el Senado de Berlín así lo deciden. Sin embargo, las cifras muestran, sin ambigüedades, cuáles son las políticas de vivienda que exige la mayoría y que los berlineses no se tranquilizarán con nada que no sea un cambio concreto en el asunto.

UMWELTGERECHTIGKEITSKARTE

Estos exitosos ejemplos de referendos muestran el poder del espíritu político *bottom-up* de Berlín y abren una perspectiva prometedora a la propuesta actual de Berlín libre de automóviles. Pero también hay algunas iniciativas *top-down* que pueden apoyar la iniciativa. En el Mapa de Justicia Ambiental del Senado de Berlín, los niveles de contaminación del aire, contaminación acústica, acceso a espacios verdes y estrés térmico se marcan por vecindario. No sorprende que las áreas que se encuentran dentro del anillo del S-Bahn, que también corresponden a las áreas más densamente pobladas, hayan obtenido una puntuación alta en cada uno de los cuatro indicadores, enmarcando la reducción del tráfico de automóviles como una obviedad. Existe una relación entre los cuatro indicadores ambientales y la vulnerabilidad social: las personas que viven en áreas de mucho tráfico y junto a calles concurridas están

justice map by the Berlin Senate, levels of air pollution, noise pollution, access to green space, and thermal heat stress are mapped per neighborhood. Not surprisingly, the areas within the S-Bahn ring, also being the most densely populated areas, are scoring high on suffering from all four indicators, framing reduction of car traffic as a no-brainer. There is a relation between the four environmental indicators and social vulnerability: people living in busy traffic areas and alongside busy streets are more exposed to noise and pollution and, at the same time, in average score lower on social indicators like health, income, level of education, and job security. Based on these statistics, getting the car out would even more urgently be the right thing to do.

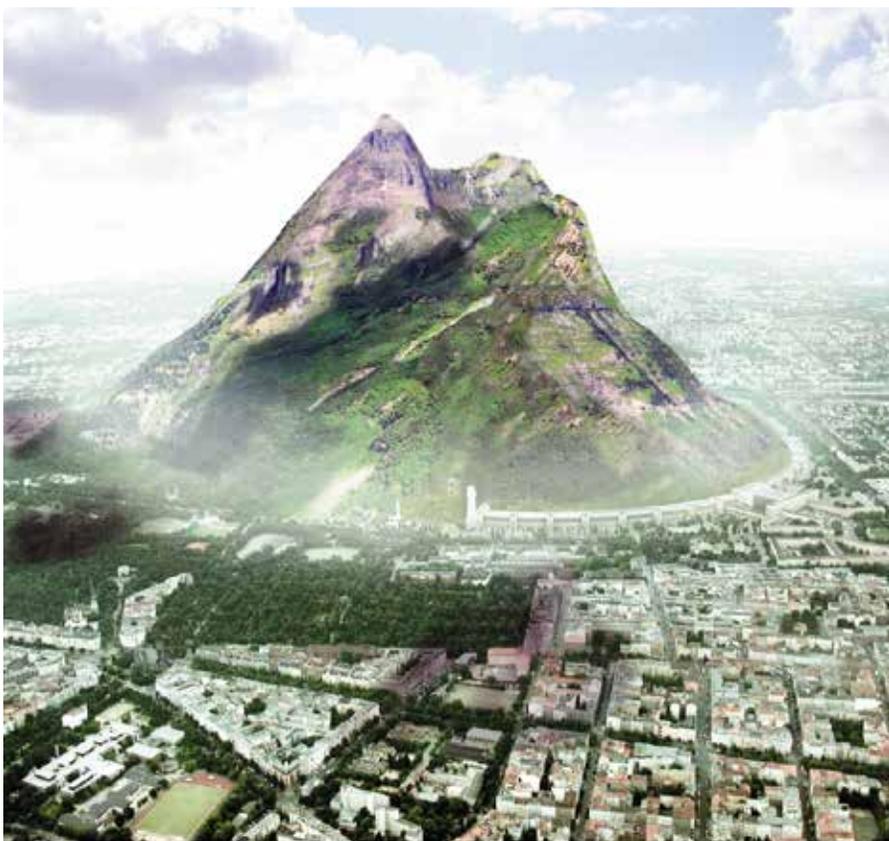
But of course, it is not that simple and there is more to take into consideration here: within cities, neither is car-free any longer a trait of the underdog who simply can't afford one nor does a highly mobile lifestyle necessarily imply abundant choices. Living car-free, right now, can also be seen as a privilege both actively, meaning not depending on a car, and passively, meaning being able to avoid the emissions, noises, and space claims of other people's cars. Around Wrangelkiez, an area within Kreuzberg, fault lines along privilege differentials have opened up as a group of local citizens is aiming for a car-free quarter. Car-free islands within the cityscape could contribute to further segregation by increasing housing prices and diverting traffic load to surrounding areas.

Then again, a mobile lifestyle often simply means having to commute between home, work, school, peers, or any other combination of essential places. Between the both of us, living in Berlin for 2,5 and 20 years, each experienced one side of that coin. One managed well to live car-free while the other covered a large area of Berlin on a daily basis, not exclusively but often by car. In diverse societies, necessities are manifold and so are good reasons to be spread out over the city.

So, leveling gains and losses in a strong sense of equality and making adequate mobility alternatives available for all are key to the successful implementation of the concept.

NEW MOBILITY

Let us assume a vote in favor has led to a largely supported transformation into a Berlin car-free inner city. How does that work traffic-wise, and what more could such a transformation bring?



"The Berg" alzándose desde el Tempelhofer Feld (Collage).
© www.the-berg.de/the_berg.html

'The Berg' rising from Tempelhofer Feld (Collage). © www.the-berg.de/the_berg.html



"The Berg" alzándose sobre Berlín Kreuzberg (Collage).
© www.the-berg.de/the_berg.html

'The Berg' rising above Berlin Kreuzberg (Collage). © www.the-berg.de/the_berg.html

más expuestas al ruido y la contaminación y, al mismo tiempo, obtienen una puntuación media más baja en indicadores sociales como salud, ingresos, nivel de educación y seguridad laboral. Según estas estadísticas, sacar al automóvil sería, incluso con más urgencia, la decisión correcta.

Pero, por supuesto, no es tan simple y hay más factores a tener en consideración: dentro de las ciudades, la ausencia de automóviles ya no es un rasgo de los desamparados que simplemente no pueden pagar uno, así como tampoco un estilo de vida altamente móvil implica, necesariamente, abundancia de opciones. En este momento, vivir sin automóvil también puede ser visto como un privilegio, tanto de forma activa —es decir, no depender de un automóvil— como pasiva —es decir, poder evitar las emisiones, los ruidos y los alegatos por el espacio de los automóviles de otras personas—. Alrededor de Wrangelkiez, un área dentro de Kreuzberg, se han abierto fallas en los diferenciales de privilegio, ya que un grupo de ciudadanos locales apunta a un barrio libre de automóviles. Las islas sin automóviles al interior del paisaje urbano podrían contribuir a una mayor segregación, ya que podrían aumentar los precios de las viviendas y desviar la carga de tráfico a las áreas circundantes.

Entonces, un estilo de vida móvil a menudo significa simplemente tener que desplazarse entre el hogar, el trabajo, la escuela, los compañeros o cualquier otra combinación de lugares esenciales. Entre los dos, tras vivir en Berlín durante dos años y medio y 20 años, cada uno de nosotros ha experimentado distintas caras de la misma moneda. Uno se las arregló para vivir sin automóvil, mientras el otro recorre a diario una gran área de Berlín, no exclusivamente en automóvil, pero frecuentemente. En sociedades diversas, las necesidades son múltiples y lo mismo ocurre con las buenas razones para recorrer la ciudad.

Es decir, nivelar los beneficios y las desventajas con un fuerte sentido de igualdad, haciendo que las alternativas adecuadas de movilidad estén disponibles para todos, resulta clave para implementar exitosamente esta idea.

NUEVA MOVILIDAD

Supongamos que el voto a favor, ampliamente apoyado, hubiese conducido a una transformación del centro urbano de Berlín a uno libre de automóviles. ¿Cómo funcionaría con respecto al tráfico y qué más podría acarrear una transformación de este tipo?

One of the major reasons to advertise a car-free city is the reduction of fossil fuel consumption and CO₂ emissions, and politics and industry have come so far to gather behind that goal. But Berlin car-free rightfully goes further, extending the ban to all sorts of cars since even fossil-free vehicles produce dust, noise, and, very importantly, consume space that could be used otherwise.

Autonomous electric vehicles are one of the go-to solutions echoing that discourse. Until now, that remains a promise with many open questions attached, like functionality, costs, tech sovereignty, etc. Other electric vehicles are gaining a somewhat problematic reputation these days, littering sidewalks more than freeing up any space.

The notorious depictions of cargo bikes swarming the streets and a slow living, where kids play on streets, old and young always meet for friendly chats only show parts of a solution. Even in a car-free environment, there will still be workday mornings and Februarys and multitasking single moms.

So, bicycles, together with public buses, trams, and trains will have to be the backbone of a solid car-free mobility concept and although the network is well developed in Berlin, their numbers will probably have to triple or more to do the job. Combine the capacities reachable with conventional public transport with smaller public vehicles circling neighborhoods, a bit of innovative drives, and just a fraction of the computing power autonomous fleets would need, and a scenario is imaginable where a bus (/tram/train) comes along about every minute. That means a lot of buses and yet very few vehicles on the streets, and with all our individual cars and their immense spatial demands gone we don't need the streets anymore as we know them.

UNSEALED PROSPECT

Here is the point where we get a glimpse into whole other concepts of urbanity than just the hard and sealed realm of buildings and streets. The amount of potentially available space now locked up in streets but also parking lots and gas stations is enormous and there is a number of good uses to put the space to: housing, commerce, production, circularity, leisure, and clearly, urban nature.

With a bit of imagination, we'll try to draw that picture putting our focus on stimulating urban nature and multispecies habitats. The deer we've seen appear on

Una de las principales razones para anunciar una ciudad sin automóviles es la reducción del consumo de combustibles fósiles y las emisiones de CO₂, un objetivo tras el cual se parapetan la política y la industria luego de un largo recorrido. Pero la iniciativa Berlín sin automóviles va más allá, extendiendo la prohibición a todo tipo de automóviles, ya que incluso los vehículos libres de combustibles fósiles producen ruido, levantan polvo y, lo que es más importante, consumen una gran cantidad de espacio que podría usarse de otra manera.

Los vehículos eléctricos autónomos son una de las soluciones de referencia que se hacen eco de ese discurso. Hasta ahora, eso sigue siendo una promesa con muchas preguntas abiertas asociadas, como las referidas a la funcionalidad, los costos, la soberanía tecnológica, etc. Otros vehículos eléctricos están ganando una reputación algo problemática en estos días, ensuciando las aceras más que liberando espacio.

Las notables representaciones de bicicletas de carga pululando por las calles y una vida lenta, donde los niños juegan en las calles y los viejos y los jóvenes se la pasan reunidos para charlar amistosamente solo muestran partes de la solución. Incluso en un entorno sin automóviles, todavía habrá mañanas de trabajo, días crudos de invierno y madres solteras que realizan múltiples tareas.

Por lo tanto, las bicicletas, junto con los autobuses públicos, los tranvías y los trenes tendrán que ser la columna vertebral de un concepto sólido de movilidad sin automóviles y, aunque la red está bien desarrollada en Berlín, su número probablemente tendrá que triplicarse o aumentar aún más para dar abasto. Combinando el potencial que puede alcanzar el transporte público convencional integrado con vehículos públicos más pequeños que circulen por los vecindarios, más un poco de empuje innovador y solo una fracción de la potencia de cálculo necesaria para las flotas autónomas, es posible imaginar un escenario en el que prácticamente a cada minuto llega un autobús (o el tranvía o el tren). Eso significa muchos autobuses y, sin embargo, muy pocos vehículos en las calles. Sin todos nuestros automóviles personales y sin sus inmensas necesidades espaciales, ya no necesitaríamos las calles como las conocemos.

PERSPECTIVA SIN SELLO

Este es el punto en el que podemos vislumbrar otros conceptos de urbanidad fuera del ámbito duro y sellado de los edificios y las calles. La cantidad de espacio

emptied boulevards, the wild boar mentioned in the opening, and the foxes many might have encountered on a nightly stroll represent the urban megafauna. Their adaptive behaviors and hidden refugium remind us how cities are much more than solely human habitats. The broad midsize fauna of birds, squirrels, rats, and many more we tend to take as a given, either as decorative features or nuisance. The most productive and abundant animal populations however are engaging at the base of this column as working with soil has taught us. Here the distinctions between animals, bacteria, fungi, and plants and even between producers and products, blur.

In the creation and maintenance of soil, this substrate of dazzling complexity yet often subject to the utter neglect, the literal foundations are laid for prosperous surface life, non-human and human.

Simple unsealing of paved area, unblocking under- and over-ground exchange will reinstate precious soil dynamics and add green space, making this a win-win for all four environmental indicators of the environmental justice map. Once the asphalt crust is off, we can learn from Tempelhofer Feld how not doing much can be the plan of action, to tremendous beneficial effect. And mind you, these are not to be confused with pleasantries. Alive and thriving open soil is critical infrastructure in weathers to come, mitigating rain and drought, draining runoff water, cooling microclimates, fostering plant growth, CO₂ sequestration, and biodiversity. Urban agriculture, local biogas /heat production are just a few more logical spin-offs that come to mind.

Taking this as planning and designing criteria to introduce these benefits through open soil networks and corridors, multispecies fast lanes on the urban scale will help Berlin in its necessary transformation towards a climate adaptive, more productive, and circular city. This is the great symbiotic opportunity we see appearing, alongside all other more obvious benefits of the car-free proposal. As Berlin's history shows, drastic proposals are not unlikely to become reality. Within the dynamic political and cultural force field that has been shaping and reshaping the city over the past century, a car-free and largely unsealed Berlin as a spatial and political intervention is a driving and precious novelty to the cabinet of planning curiosities. 

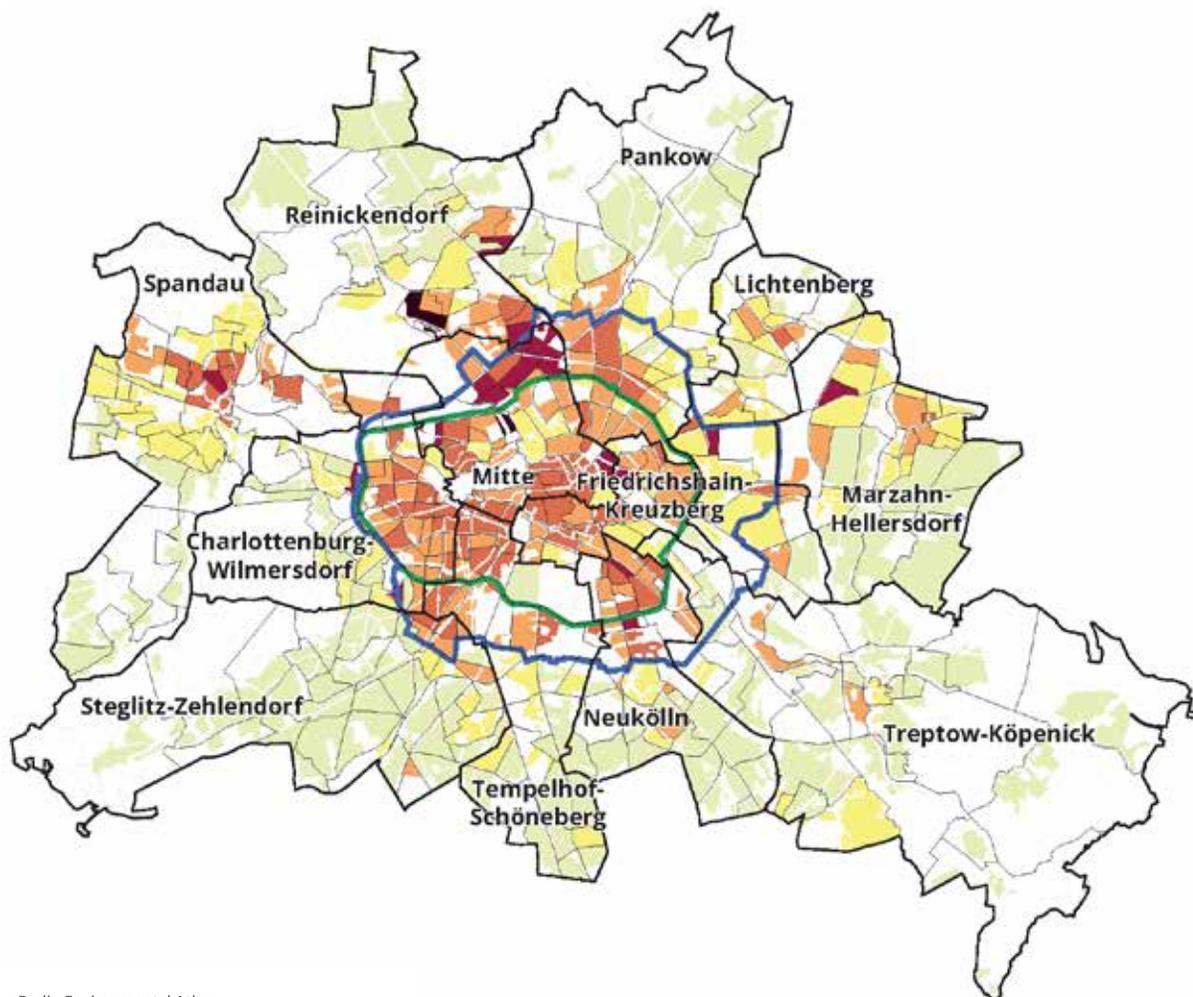
potencialmente disponible —pero ahora bloqueado— en las calles, así como también en los estacionamientos y gasolineras, es enorme. Y podemos dar una serie de buenos usos a estos espacios: vivienda, comercio, producción, circularidad, ocio y, obviamente, naturaleza urbana.

Con un poco de imaginación, intentaremos dibujar esa imagen, enfocándonos en estimular la naturaleza urbana y los hábitats de múltiples especies. Los ciervos que hemos visto aparecer en bulevares vacíos, el jabalí mencionado en la introducción y los zorros que muchos podrían haber encontrado en un paseo nocturno representan la megafauna urbana. Sus comportamientos adaptativos y sus refugios ocultos nos recuerdan cómo las ciudades son mucho más que hábitats exclusivamente humanos. Asumimos como un hecho la existencia de una variada fauna de aves y animales medianos, tales como ardillas, ratas y muchos otros, ya sea como elementos decorativos o como molestias. Sin embargo, las poblaciones animales más productivas y abundantes están involucradas con la base de esta columna, como nos ha enseñado nuestro trabajo sobre el suelo. Aquí se difuminan las distinciones entre animales, bacterias, hongos y plantas, e incluso entre productores y productos.

En la creación y mantenimiento del suelo, este sustrato de deslumbrante complejidad a menudo sujeto a un total abandono, se establecen literalmente los cimientos para una vida superficial próspera, no humana y humana. El simple retiro de la corteza de asfalto desbloquea el intercambio subterráneo y superficial, restablece la preciada dinámica del suelo y agrega espacios verdes,

favoreciendo los cuatro indicadores ambientales del Mapa de Justicia Ambiental. Una vez que se quita la corteza de asfalto, tal como podemos aprender de Tempelhofer Feld, no hacer mucho puede ser el plan de acción, con un tremendo efecto beneficioso. Eso sí, esto no debe confundirse con actitudes condescendientes. La tierra fecunda, abierta y viva es una infraestructura crítica para los climas venideros, mitigando la lluvia y la sequía, drenando el agua de escorrentía y enfriando los microclimas, así como fomentando el crecimiento de las plantas, la captura de CO₂ y la biodiversidad. La agricultura urbana y la producción local de biogás o calefacción son solamente algunos otros beneficios directos que nos vienen a la mente.

Tomando esto como un criterio de planificación y diseño que permita incorporar estos beneficios a través de corredores y redes de suelo abierto, la existencia de pistas multiespecie a escala urbana ayudará a Berlín en su necesaria transformación en una ciudad adaptativa al clima, más productiva y circular. Esta es la gran oportunidad simbiótica que vemos aparecer, que se suma a todos los otros beneficios más obvios de la propuesta libre de automóviles. Como muestra la historia de Berlín, no es improbable que propuestas drásticas se conviertan en realidad. Dentro del dinámico campo de fuerza política y cultural que ha estado moldeando y remodelando la ciudad durante el siglo pasado, impulsar un Berlín libre de automóviles y en gran parte sin sellos se constituye en una intervención político-espacial novedosa y de inestimable valor para el gabinete de curiosidades de la planificación. 



© Berlin Environmental Atlas

Mapa de Justicia Ambiental del Senado de Berlín, 2013. El área interna del S-bahn (la línea verde, también la zona ambiental de Berlín) contiene una gran concentración de vecindarios con altas combinaciones de carga ambiental. El área al norte, que también obtiene una puntuación alta, es el área cercana al aeropuerto de Tegel, que recientemente cerró sus servicios aéreos. Más info y mapas en www.berlin.de/umweltatlas/en/human/environmental-justice/2013/maps/ © Berlin Senat, www.berlin.de/umweltatlas/en/human/environmental-justice/2013/maps/w.the-berg.de/the_berg.html

The Environmental Justice Map of the Berlin Senat, 2013. The inner S-bahn area (the green line, also Berlin's environmental zone) contains a huge concentration of neighborhoods with high combinations of environmental burden. The area north of it which is also scoring high is the area near Tegel airport, which recently has shut down air services. More info and maps on www.berlin.de/umweltatlas/en/human/environmental-justice/2013/maps/ © Berlin Senat, www.berlin.de/umweltatlas/en/human/environmental-justice/2013/maps/

