

Uma Ponte de Ar - por Loren Almeida



Quase duas décadas após a Queda do Muro, sucumbe agora a Ponte. Ao contrário do Muro que dividia e unia duas Alemanhas iguais. No dia 31 de outubro de 2008 operou pela última vez o histórico Aeroporto de Tempelhof, apelidado pelos berlinenses de Luftbrücke (ponte de ar em português).

A história do Aeroporto de Tempelhof é marcada por pequenos recordes. Foi um dos primeiros aeroportos em operação; de belas formas arquitetônicas e precursor de aeroportos mais recentes, é central e de

fácil acesso por transporte público, já mesmo a partir do momento de sua construção, na década de 20 do século XX. Como tantas outras imponentes construções da cidade, foi apropriado e remodelado pelos nazistas, obcecados pelo ideal de construir uma nova Berlim de avenidas largas e prédios majestosos à altura da capital que seria o Terceiro Reich. E durante a II Guerra, foi usado pelos nazistas como base militar.

Mas não são esses dados que o tornam memorável. Sua importância é reconhecida em um momento posterior: no Pós-Guerra e nas crescentes tensões entre o mundo oriental comunista e o Ocidente capitalista. Tempelhof é um capítulo fundamental na queda de braço e ostentação de poder na Berlim sitiada por estes dois sistemas antagônicos.

Em 24 de junho de 1948, o governo da Alemanha Comunista exerceu seu poderio através de um Bloqueio à parte controlada pelos Aliados. Os Soviéticos fecharam todas as entradas terrestres e marítimas à Berlim Ocidental. Para entender o alcance desta ação é preciso olhar o mapa das Alemanhas divididas. Após a II Guerra, a Alemanha foi dividida em 4 setores: a parte Ocidental, pertencente às nações capitalistas (França, Grã-Bretanha e Estados Unidos) e a Oriental, de controle soviético. Assim como o país, a capital do Estado Alemão, em especial, era o símbolo da vitória contra os regimes nacionalistas e tornou-se também território partilhado entre os vencedores, dividida em quatro setores. No entanto, Berlim estava geograficamente situada na área destinada à União Soviética. Aproveitando-se dessa vantagem, o governo do Leste põe em prática o Bloqueio à Berlim Ocidental, tentando assim desabastecer a cidade e sufocar o controle da “ilha” capitalista em meio ao mar socialista.

Berlim Ocidental dependia das vias que perpassavam a Alemanha Oriental para se abastecer de mantimentos, carvão (que provia aquecimento e energia) e outros artigos necessários ao bom andamento da cidade e seus cidadãos. O objetivo dos líderes soviéticos era enfraquecer o controle dos Aliados e expulsá-los deste simbólico território encravado em seus domínios. À União Soviética interessava mais a simplista divisão geográfica do que a incômoda divisão política. Dentro desse cenário, entra em cena Tempelhof.

Após o Bloqueio, era esperado que os Aliados abandonassem a cidade. Mas havia uma saída; dispendiosa e por isso, remota: abastecer este quinhão territorial através de um corredor aéreo. O Aeroporto de Tempelhof estava localizado na área de ocupação americana e pertencia à Força Aérea daquele país. Numa

atitude audaciosa, mas digna do cabo de guerra entre os dois gigantes polarizados, a Força Aérea Americana cruzou o céu com uma carga de mantimentos, grandiosa em números absolutos, mas ainda insuficientes para abastecer a cidade. Na viagem de volta, levou os bens produzidos pela cidade. Dias depois, foi seguida pela Força Aérea Real Britânica e por várias companhias particulares. Esse movimento durou 11 meses ininterruptos e proveu os berlinenses afetados pelo bloqueio, os gêneros que precisavam para manter a cidade em funcionamento.

Após esse momento crítico que durou até o ano seguinte, as vias usuais foram liberadas. Mas as relações entre o Capitalismo e o Comunismo no palco alemão sempre foram tensas e Tempelhof proporcionou fôlego ao lado ocidental, permitindo o fluxo contínuo entre Alemanha e Berlim Ocidental. Era tanta a sua importância estratégica, que, com a queda do Muro, a unificação das Alemanhas e a extinção da União Soviética, o Aeroporto de Tempelhof passou ao domínio do Governo Alemão pelos atuais representantes dos antigos Aliados em cerimônia oficial.

Mas a história chegou ao fim. Além de Tempelhof, Berlim é servida por outros dois aeroportos internacionais e forças políticas já convergiam para a formação de um só grande aeroporto, operado em parceria com um estado limítrofe à cidade. O custo de operar três instalações mais a possibilidade de reunir investimentos para a construção de um só grande porto aéreo forneceram os ingredientes econômicos da decisão. E, por fim, somaram-se as reclamações dos moradores vizinhos sobre o barulho e poluição.

Mas a maioria da população da cidade valorizava a história desse marco e mostrou-se contrária à idéia. Houve protestos, manifestações e até um referendo que falhou em conseguir o número mínimo de votos.

E assim foi programado o fechamento para o dia 31 de outubro. Alguns meses antes do fechamento, era possível fazer uma viagem de despedida de alguns minutos, que começava em Tempelhof e terminava em outro aeroporto de Berlim.

O dia do fechamento foi uma sexta-feira fria e chuvosa. Ainda assim, manifestantes foram ao local para protestar enquanto algumas centenas de convidados escolhidos a dedo entravam no saguão principal do aeroporto. Uma emissora de TV fez a cobertura das últimas horas em contagem regressiva, com relógio no canto da tela marcando os minutos restantes para meia-noite, horário para encerramento oficial das atividades do aeroporto. Parecia Ano Novo.

Os que não estavam na lista VIP podiam ver pela televisão o salão de entrada transformado em um imenso restaurante e *buffet*. Eram feitos *flashes* na banda, entrecortadas com entrevistas de personalidades ou os que ajudaram a construir a história do aeroporto, como pilotos da época da Guerra Fria. Ou ainda pôde-se ouvir as palavras do Prefeito, entusiasta do fechamento. Mas não era preciso procurar muito para achar vozes dissidentes entre os convidados.

Hoje, quase um mês depois do fechamento oficial, a área do aeroporto está deserta. A Praça e o Monumento de homenagem ao Corredor Aéreo continuam absolutas à frente da entrada principal, mas há um clima de melancolia corroborado pelos primeiros flocos brancos do inverno. Os portões estão fechados e, no campo de aterrissagem, nenhum avião. Para os nostálgicos, é possível fazer uma visita guiada de duas horas e meia dentro do aeroporto deserto pelo valor de doze euros. Mas isso hoje é o máximo permitido ao outrora importante campo de pousos e decolagens.

Não há ainda um plano definido sobre o que será feito da área. Alguns falam em transformá-lo em Museu, outros em algo mais comercial, como um Estádio de Futebol. Mas o futuro ainda está no ar para a Luftbrücke.

