

El aeropuerto de Berlín-Tempelhof: materialización estética del régimen nazi

The Berlin-Tempelhof Airport: An Aesthetic Materialization of the Nazi Regime

Mariana Bobadilla

Entre 1935 y 1939 se construyó el que en su momento y durante mucho tiempo más sería el aeropuerto más grande del mundo, y una de las estructuras más grandes jamás construidas. El aeropuerto de Berlín-Tempelhof fue construido por el régimen nazi como respuesta al creciente aumento de tránsito aéreo y como puerta de entrada a la ciudad de "Germania,"¹ que suplantaría a la ciudad de Berlín. El monumental edificio, que debía ser el más grande y hermoso del mundo, no logró terminarse debido al comienzo de la guerra, pero aun inconcluso, fue el único de todos sus edificios que logró alcanzar las monstruosas dimensiones que Adolf Hitler deseaba dar al resto de su utopía.

El aeropuerto jamás llegó a ser operado como tal por el régimen nazi, y sólo tomó su función de puerto hasta el final de la guerra, cuando fue cedido al ejército americano. Tras el final de la Guerra Fría, se devolvió su administración al gobierno alemán, que lo clausuró en 2008 para volverlo parque público y ceder el tránsito a otros aeropuertos. Hoy en día sus campos son un popular destino de recreo para la comunidad berlinesa, y el edificio es considerado un monumento histórico.

El legado visual eterno que Hitler hubiera esperado de él, la perpetuación de sus torcidos principios, pareciera ser inexistente. ¿Por qué no perpetuó esta monumental estructura los valores del régimen que lo construyó? ¿Cómo encaja el aeropuerto de Tempelhof dentro del sistema estético, arquitectónico y cultural que alegaba procurar el régimen nazi?

La primera mitad del siglo xx vio a la humanidad y al mundo sumidos en la crisis más grande en la historia. Impulsada por la ambición de un grupo de políticos europeos, la Segunda Guerra Mundial acabó con las vidas de millones de personas, destruyó decenas de comunidades y ciudades y transformó sus formas de vida. El Partido Nacionalista Obrero Alemán, también conocido como partido nazi, buscó extender por diversos medios su ideología racial, cultural, económica y política a lo largo de Europa con todas las intenciones de alcanzar otros continentes. Su derrota en 1945 por parte del ejército aliado, interrumpió su proyecto colonizador.



Modelo del rediseño de Berlín (Germania), 1938. Fuente: Bundesarchiv Bild 146III-373

Los nazis también buscaron cambiar la faz de la tierra mediante una arquitectura con la que pretendían reconfigurar, a su gusto, la estructura de sus ciudades para establecer y reafirmar su poder de modo organizacional, formal y estético. Por medio de un monumental programa de propaganda, buscaron construir y perpetuar visualmente el alcance de su poder y su ideología. De haberse materializado en su totalidad, su plan de arquitectura del poder se habría distribuido en ciudades para las que el término "monumental" hubiera quedado corto, y las ficciones de H. P. Lovecraft en sus sociedades prehistóricas de *Las montañas de la locura* se hubieran vuelto realidad. Todo el trabajo y los recursos que invirtieron en esta obsesión por reordenar –o más bien fabricar– su mundo pasaron a la historia como parte de un sistema que explotó todos los medios de comunicación posibles para perpetuarse y validarse, hasta lograr formar su propia estética. La arquitectura fue parte fundamental de este macabro proyecto, y los pocos ejemplos que quedan de la llamada "arquitectura nazi" son testimonio de las ambiciones del régimen.

La política de reconstrucción –no porque las estructuras lo requirieran, sino porque el gobierno consideraba que era necesario– de las ciudades de Alemania comenzó con la llegada del partido nazi al poder, en 1933. Con su canciller, Adolf Hitler, llegó también su proyecto para la transformación de su capital, Berlín, en la que décadas después llamaría Albert Speer² "Welthauptstadt Germania"³ (Capital del Mundo Germania), y en donde hubieran querido desplantar todas las superaciones formales de los imperios que obsesionaban a Hitler: el Imperio romano y el napoleónico.

Quizá por el creciente tráfico de pasajeros del entonces modesto, pero recién remodelado aeropuerto de Berlín en los campos de Tempelhof, al sureste de la ciudad, su expansión fue uno de los primeros proyectos en mandarse a hacer, y uno de los que se acercaron más a su conclusión. Sin embargo, el Tempelhof *Flughafen* es poco referido como un ejemplo de la arquitectura que representa, al resultar más populares otros proyectos no realizados, como la Avenida de los Esplendores y el arco del triunfo memorial de la Primera Guerra Mundial.

Tempelhofe Felds: la corte del Temple

Los terrenos donde se asentó el proyecto gozan de una historia propia que comienza en 1247, cuando la Orden de los Caballeros del Temple (de ahí el nombre Tempelhofe: Corte del Temple) se estableció en la zona. Durante el siglo xviii comenzaron a realizarse desfiles del ejército Prusiano en sus

campos, y a finales del siglo xix adquirió su vocación como campo aéreo, al hacerse en él pruebas de vuelo de globos aerostáticos y prototipos de zeppelins. En 1909, se dio con éxito el primer aterrizaje de *zeppelin* en el campo, y ese mismo año dio una de sus primeras exhibiciones el inventor del avión: el estadounidense Orville Wright. Este evento en particular impulsó la creación de la industria aeronáutica en Alemania, cuya popularidad eventualmente llevó a la construcción de un primer aeropuerto en ese mismo sitio, que abrió al público en 1923, después de que se le regresara al país la soberanía sobre su espacio aéreo tras su derrota durante la Primera Guerra Mundial. Tan sólo un año después se aprobó su expansión con una terminal nueva, y mucho más grande, que entraría en funciones en 1929. Este proyecto corrió a cargo del arquitecto Heinrich Kosina.

Un tercer aeropuerto, más grande, mucho más grande

En su libro *Architects of Fortune: Mies van der Rohe and the Third Reich*, Elaine Hochman describe a Adolf Hitler a principios del siglo xx como un joven que entre más remota veía la posibilidad de lograr un proyecto, más se comprometía con él. Ahí mismo, cuenta cómo uno de sus amigos de la infancia lo vio proponer la reconstrucción urbana de la ciudad de Linz, en Austria, donde creció, alentado por la propia imposibilidad del proyecto, siendo apenas poco más que un niño. Con ese mismo fervor, en 1933 llegó a la cancillería del gobierno alemán de la mano del partido nazi, con toda la intención y motivación para aplicar una reconstrucción a la capital, Berlín, y una ambición que

lo impulsaría a dedicarle exorbitantes esfuerzos y recursos tan sólo a la posibilidad de hacer físico su sueño, hasta entonces guardado celosamente del mundo. Aunque fracasó en su intento por volverse arquitecto, Hitler jamás dejó de interesarse por analizar su medio construido ni dejó de fabricar, en su mente, sus propios proyectos, conservando siempre a la arquitectura como uno de sus medios predilectos para hacer visibles sus ideas políticas y sociales. De entre todas las arquitecturas, rescataba a la romana como el máximo exponente de la perfección y la ambición humanas, y veía con nostalgia al pasado romano de Alemania como inspiración para sus propios proyectos.⁵

Así, a la primera oportunidad llevó a las autoridades de Berlín su proyecto de ciudad, una que reemplazaría a la ya existente y haría verse pequeñas y patéticas a la antigua Roma y al París de Napoleón, cuya remodelación haussmanniana fue también un rival a superar. Germania sería el remplazo de Berlín. Una urbe compuesta de las mayores y más perfectas expresiones de la tecnología y el poder humano, al servicio de su perfecto gobierno y el espacio ideal para contener a su perfecto pueblo germano. Atravesada por un eje Norte-Sur al centro, en claro desafío a los Campos Elíseos de París, estaría repleta de edificios monumento, cuyas principales características serían sus monstruosas dimensiones. A lo largo de este eje, se tendría que ubicar su principal puerto, la conexión de esta capital mundial con el resto del imperio que Hitler soñaba: necesitaban un aeropuerto.

Como el resto de la ciudad, el aeropuerto habría de ser monumental, pero a diferencia de ella, cargaría con la responsabilidad de ser la primera impresión para aquellos que visitaran Germania en avión. Por ello, tenía que

ser imponente, brutal, significativo, y para el Führer eso se tradujo en hacer el aeropuerto más grande jamás construido. Para su creación se decidió conservar el puerto donde ya se encontraba el aeropuerto local: los campos de Tempelhof.

El nuevo aeropuerto de Berlín-Tempelhof, la entrada principal al Tercer Reich

Cuando la administración de Berlín aceptó la propuesta del canciller (bajo desconocidas motivaciones o presiones), se comisionó su diseño a quien apenas en 1929 había concluido la construcción de los hangares del aeropuerto de Tempelhof, en ese entonces todavía en funciones, el arquitecto Heinrich Kosina. Antes de que su propuesta pudiera ver la luz, la carencia de fondos a nivel local terminó haciendo al municipio ceder la administración, supervisión, diseño y construcción del proyecto del nuevo aeropuerto al Ministerio de Aviación, que entonces transfirió el proyecto a su propio arquitecto, Ernst Sagebiel, quien puso el total de su personal (150 personas) a trabajar en el diseño, el cual estuvo listo para 1935. Así se proyectó el comienzo de su construcción para 1936.

El nuevo aeropuerto abarcaría un área considerablemente superior a la de sus antecesores y se ubicaría al noroeste del campo, dejando al anterior (sin suspender sus actividades) dentro del área prevista para sus pistas de despegue y aterrizaje. Estas pistas formarían un óvalo sobre cuyo perímetro, a lo largo de 1.2 kilómetros, se construyó la planta del edificio. Todo el complejo estaría alineado axialmente con el monumento a Kreuzberg, de Karl Friedrich Schinkel, construido entre 1821 y 1826, que en ese entonces



Foto aérea del aeropuerto de Berlín Tempelhof, 1984. Fuente: USAF



era un popular sitio de celebración. Una conexión física entre ambas construcciones, por medio de una cascada, debió haberse construido, pero la obra jamás llegó tan lejos.

Aún hoy en día, al complejo se accede a través de una monumental plaza circular, rodeada por cuatro alas que salen del volumen principal, que se hubieran destinado a las oficinas administrativas de la entonces recién fundada Lufthansa y otras aerolíneas alemanas. El edificio principal, de cinco niveles (en vez de los cuatro que tenían las alas más pequeñas) contiene la recepción, y anexo y paralelo a éste corre el hangar de 18 metros de altura.

El proyecto estaba contemplado para entregarse en 1939, y llegó a completarse en un 80% en ese año, cuando se suspendió su construcción por el comienzo de la Segunda Guerra Mundial. Otro motivo para su suspensión fue la decisión de Albert Speer de construir otros aeropuertos más pequeños en vez de utilizar ese, al que, antes de dedicar a la fabricación y reparación de aviones de la Luftwaffe para la guerra, hubiera querido destinar a actividades administrativas para el gobierno.⁶

¿El aeropuerto de Tempelhof como arquitectura nazi?

En 1929, el partido nazi fundó la Liga de Lucha por la Cultura Alemana (Kampfbund für Deutsche Kultur), que tenía dos objetivos principales: rechazar y condenar públicamente a todas las manifestaciones artísticas llamadas por ellos "bolcheviques," en Alemania, e impulsar y difundir el desarrollo de lo que ellos consideraban arte alemán, para construir una imagen establecida de la germanidad.⁷ Dichas manifestaciones abarcarían en el campo de la arquitectura desde el art decó y art nouveau hasta las vanguardias, la arquitectura moderna de Mies van der Rohe, y la promovida por la Bauhaus, que fue víctima del abierto desprecio de la administración y el partido nazi desde su fundación hasta su clausura.

La construcción de esa identidad nacionalista pareciera no nacer sino del odio por esas otras expresiones estéticas, en conjunto con la necesidad de promover una cultura visual tradicional de la región. Los líderes de la Kampfbund für Deutsches Kultur invirtieron tiempo y esfuerzo en la fabricación

Vista aérea de la terminal, 2006. Fuente: © Flughafen Berlin Brandenburg GmbH Archiv



Haus der Kunst en Munich, 2009. Fotografía: Andreas Praefcke

del desprecio hacia arquitecturas ajenas a la tradición alemana hasta volverlas símbolo de todos los males de la República de Weimar, pero esto también se debió a la propia relación que la sociedad veía entre la llegada del Movimiento moderno y la miseria al final de la Primera Guerra Mundial.

Con pocas opciones para armarse de una estética firme y clara para su régimen, es posible que entonces las oficinas de propaganda y la Kampfbund decidieran abanderar a la favorita de su líder: la estética neoclásica que incidentalmente es una constante entre los gobiernos autoritarios.⁸ Sin embargo, esa decisión de aliarse con los órdenes clásicos y su consecuente difusión les tomaron años, durante los cuales se construyó un crisol de obras que iban y venían entre la abanderada y los lenguajes particulares de los arquitectos simpatizantes del nacional socialismo, no necesariamente partidarios todos de la primera. El aeropuerto de Berlín Tempelhof es el mejor ejemplo de ello.

Un aspecto que automáticamente llama la atención en el estudio del edificio como arquitectura nazi, es que éste –a pesar de su importancia para el plan general de Hitler para Alemania y de sus dimensiones– en el momento de su diseño no comparte tantos elementos de la estética neoclásica como otros edificios monumentales, tales como la Volkshalle (no construida), de los mismos Hitler y Speer; la Haus der Kunst, de Paul Ludwig Troost y el estadio Olímpico, de Werner March. Aunque su fachada principal y sus zonas de espera y tránsito de pasajeros mantienen cierta reminiscencia al orden, ritmo y proporción, propios de la arquitectura clásica, las características que más empatan su estética con la del resto de los grandes proyectos para Alemania son la monumentalidad de la fachada y el uso intensivo de piedra caliza. El uso de esta piedra, sin embargo, es sólo superficial, pues la estructura del edificio principal no es sino de concreto, recubierto. El hangar, por su lado, se compone de una estructura de acero aparente, con una techumbre suspendida en un sistema cantiléver, extremadamente novedoso para la época.

Todo el complejo es en realidad un despliegue de arquitectura monumental con fuertes guiños a los principios de materiales y técnicas constructivas de la Neues Bauen, en español conocida como Nueva objetividad. Lo cierto es que Ernst Sagebiel se había dedicado hasta



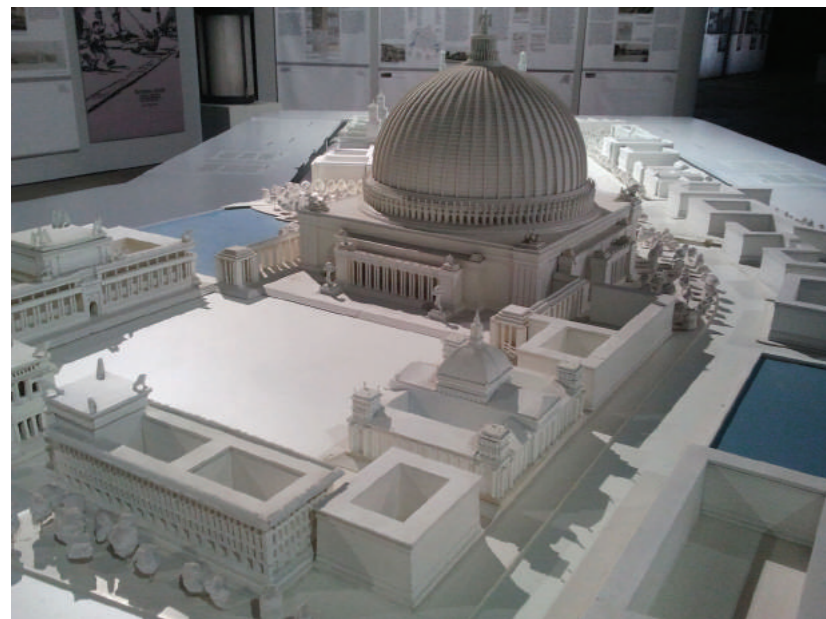
Edificio H2, hacia el exterior del complejo del aeropuerto de Tempelhof. Fuente: Imago

entonces a diseñar edificios administrativos y bases aéreas para el Ministerio de Aviación, en los que generó un lenguaje recto, limpio y frugal, muy cercano al moderno. Sin obstáculos y con la Luftwaffe de su lado, no tuvo inconvenientes en imprimirle ese mismo lenguaje al que fue el más grande edificio de la Alemania nazi.

El águila, por su lado, uno de los elementos más comunes de la propaganda nazi, sólo se utilizó en esculturas para las áreas comunes más concurridas por los usuarios: vestíbulos, pasillos, salas de espera y la fachada principal. Dichas esculturas, además, no parecen haber llevado la cruz esvástica complementaria del simbolismo nazi.

Elaine Hochman, en *Architects of Fortune*, menciona que Hitler consideraba a los valores clásicos como la verdadera modernidad, el verdadero camino a seguir para lograr la perfección de las ciudades del hombre.⁹ Mientras Roger Griffin, en *Modernismo y fascismo*, sugiere que aunque Hitler sí admiraba las cualidades y aparente potencial social y político de lo clásico, esa relación entre lo clásico y lo nazi pudo ser más producto de los medios de propaganda nazi para legitimar su discurso. Griffin también apunta que para la arquitectura nazi "El estilo moderno sólo estaba prohibido en los edificios públicos,"¹⁰ pero no por eso son inexistentes los principios de lo moderno en ellos.

El papel de Hitler en el diseño del aeropuerto de Tempelhof, aunque pequeño, importa por la obsesión que el Führer tenía con la arquitectura y la planeación urbana, que lo debería haber involucrado más. Hochman también retrata la relación de Hitler con la arquitectura como una obsesión privada, de la que surgían proyectos imaginarios que jamás compartía con otros y para los cuales difícilmente aceptaba una crítica. En 1933, Hitler llegó a ser canciller llevando su Alemania bajo el brazo proyectada con una ausencia total de retroalimentación y una cuestionable capacidad de representari sus ideas, pero buscando a alguien que la pudiera materializar para él. Es posible que el poco desarrollo de sus ideas, más allá del plan maestro de la ciudad,¹¹ fuera lo que lo llevó a aceptar, en



Modelo de la Volkshalle, 2011. Fotografía: Eigenes Werk



Terminal principal del Tempelhof, 1963. Fuente: © Flughafen Berlin Brandenburg GmbH Archiv

ese momento, la comisión del primer proyecto a desarrollar el aeropuerto de Tempelhof, a un arquitecto cuyo estilo no necesariamente empataba con los ideales estéticos ya explorados en la ya construida Haus der Kunst.

En sus memorias, Albert Speer comenta que los diseños que desarrollaron en conjunto no alcanzaron esa popular imagen neoclásica como lenguaje general de sus propuestas hasta mucho después de empezada la guerra, y que el normalmente iracundo líder, tendía a comportarse comprensivo y atento con sus arquitectos a la hora de revisar los proyectos en desarrollo, jamás perdiendo el control y respetando en general sus visiones.¹² La estética de la Haus der Kunst –y el resto de la idea que hoy se tiene de la arquitectura nazi– como una continuación de la arquitectura clásica es más bien producto de la predilección personal, pero no absoluta de Hitler por dicho estilo, y su relación personal con Speer y Paul Ludwig Troost, quienes fueron más hábiles a la hora de representar las ideas del líder. Ernst Sagebiel, por su parte, no parece haber tenido gran contacto con él, y el estilo general de su arquitectura, poco tenía que ver con el de los predilectos de Hitler. Si algo logró Sagebiel fue que el edificio más grande jamás construido por el régimen nazi fuera un aeropuerto “casi” moderno.

Otra razón por la que probablemente el aeropuerto de Tempelhof pudo no haber tenido esa gran influencia de parte los imperios romano

y napoleónico, y las ideas de Hitler y Speer, puede haber sido porque este último no fue nombrado *Generalbauinspektor* (Inspector general de obras) sino hasta 1937, cuando la construcción del edificio ya estaba en marcha y Hitler aún no tenía aterrizadas las ideas de lo que quería que fuera la arquitectura nazi, a excepción de la monumentalidad y el uso intensivo de la piedra. Hasta entonces Hitler habría respetado la visión de Sagebiel, y Speer, sólo habría intervenido en su relación con su contexto inmediato y el resto del diseño de la ciudad-monumento, posiblemente, por su conexión con el monumento a Kreuzberg.

Christine Heeb en su tesis de doctorado, “The Complex Heritage of Tempelhof Central Airport,”¹³ menciona que en algún punto, Speer abandonó toda intención de utilizar el edificio como aeropuerto, y planeaba trasladar el tráfico aéreo a nuevos aeropuertos en otros puntos de la ciudad. Este fue otro paso hacia la resignificación del espacio, pues es posible que fuera entonces cuando se suspendió su acondicionamiento como aeropuerto.

Entre todas las maneras en que se puede interpretar la representación del poder en la arquitectura, la más sencilla es buscar interpretarlo a través de su forma. Partiendo de la forma, lo que sigue es buscar una relación entre una y otra, y entonces establecer un patrón entre ellas al que se le



Hangares del aeropuerto de Berlín Tempelhof, 2009. Fotografía: Mathijs Huis



Podio para espectáculos del zeppelinfeld, Nuremberg, 2004. Fotografía: Stefan Wagner



Plataforma del aeropuerto con hangares y torre de radar en el fondo. Fotografía: Sebastian Shöbel

pueda nombrar su lenguaje. Ese análisis se desarrolla mucho después de la construcción de los objetos a revisar, se da en retrospectiva. Las obras que componen la producción del régimen nazi difícilmente responden a un solo patrón, resulta muy probable que esa reducción de los principios de la arquitectura nazi a la inspiración romana haya sido más producto de las campañas de propaganda que buscaban estandarizar su discurso, y aprovecharon el diseño de la Haus der Kunst como estandarte.

La variedad formal presente en todas las obras mandadas a construir personalmente por Hitler, o más bien, la carencia de unidad entre ellas, representada en la reducida relación de sus obras monumentales con sus obras predilectas, podría reflejar cómo incluso un régimen autoritario, con discursos ya construidos y una imagen preconcebida de lo que quería para su utopía, puede ser incapaz de crearse un lenguaje unificado para su arquitectura. A fin de cuentas, la relación entre el régimen nazi y la arquitectura neoclásica se da en retrospectiva, y el análisis de cualquiera de las obras construidas durante los años treinta en Alemania podría dar como resultado que todas estas construcciones tienen menos cosas en común con los más intensos ejemplos de arquitectura nazi neoclásica, de los que parecería.

Sin embargo, no por eso perderían las obras de un régimen su carácter como producto de ese mismo sistema y, por supuesto, no por eso dejan de ser materializaciones de sus principios. En su libro *The Architecture of Oppression*, Paul B. Jaskot argumenta que el análisis de las construcciones de la era nazi debe rebasar su inspección formal para crear una perspectiva completa de lo que hacer arquitectura en ese entonces significaba.¹⁴

Al principio, la construcción del aeropuerto de Tempelhof se comisionó a obreros alemanes, sin embargo, con el comienzo de la guerra se empe-

zaron a utilizar prisioneros de guerra como trabajadores forzados. Albert Speer llegó a ocupar hasta 130 000 prisioneros en sus construcciones o en las minas de las que obtenían la materia prima para las obras. Las razones tras la selección de esos prisioneros y los sistemas por medio de los cuales fueron apresados y procesados no se pueden ignorar al momento de revisar una obra arquitectónica perteneciente a un sistema de poder. De la misma forma, el aprovechamiento sistemático de ese medio de producción y obtención de materiales en el resto de las obras de Speer y los arquitectos bajo su mando,¹⁵ tendría que considerarse inevitablemente una característica de la arquitectura nazi.

El fracaso del proyecto e incluso su resignificación podrían considerarse metáforas del fracaso del régimen y sus estrategias de propaganda; al ser un complejo monumental, aun con el adjetivo “monumento,” jamás lo permeó el simbolismo que Hitler soñó, para la primera y única megaestructura que logró erigir, una inversión de recursos tan exorbitante como la propia guerra de la que era parte.

Como una leyenda, la ambición monumentalista del Tercer Reich se inmortalizó en los hechos, y en cosas que jamás fueron. Los edificios logrados a lo largo y ancho de Alemania –y los pocos construidos fuera de ella– permiten revisar físicamente sus características, y hacer palpable el testimonio de sus horrores. Fotografías de las maquetas y planos para los proyectos con los que Hitler y Speer soñaban a futuro, así como sus propios testimonios de sus aspiraciones, conforman la otra parte de lo que hoy se visualiza como arquitectura nazi. Por otro lado, la comparación entre aquello que sí se construyó, lo que se construyó a medias y lo que jamás se construyó, da la impresión de que esos ideales (que Hitler buscaba representar en sus



Vista Aérea de un evento a puertas abiertas en pistas del Aeropuerto Internacional de Tempelhof, 1984. Fuente: USFA. Fotografía: José López Jr.

edificios) hubieran, de haberse construido, superado en todos los sentidos a las características de los que sí se construyeron. La arquitectura nazi pudo haber sido, sólo por las dimensiones a las que obstinadamente aspiraba, completamente otra. Sin embargo, como las ambiciones que eventualmente llevaron a Hitler a su fracaso y como cualquier otra utopía, estas quizá estaban destinadas a jamás aparecer.

La arquitectura como testimonio tangible da cuenta de un sistema que buscó perpetuar su mensaje mediante demasiados lenguajes, lo que finalmente no se alcanzó, pues no se logró dar un discurso unificado. Por esta razón es que el aeropuerto de Tempelhof no es hoy en día un emblema de ese legado, y se relaciona en la memoria de los berlineses con cosas completamente diferentes, como su ocupación americana durante la Guerra Fría, su indispensable papel en el suministro de alimentos para el este de Berlín durante el primer bloqueo de la Unión Soviética a los Aliados en la ciudad (Airlift de 1948), su función como aeropuerto comercial hasta principios del siglo XXI, y finalmente su lugar hoy en día como espacio de recreo. Es así como construir y destruir un régimen es más sencillo que perpetuarlo.

Mariana Bobadilla

Estudiante de la licenciatura en Arquitectura
Facultad de Arquitectura
Universidad Nacional Autónoma de México
✉ maboga94@gmail.com

Notas

1. Germania fue el nombre que Adolf Hitler le dio a su proyecto personal para una ciudad que habría de suplantarse a Berlín, tanto física como políticamente.
2. Albert Speer (1905-1981) fue un arquitecto alemán que durante el Tercer Reich logró volverse uno de los confidentes más cercanos de Adolf Hitler. Comenzó a desarrollar proyectos para el político tras su afiliación al partido nazi en 1931, y en 1937 se le encomendó personalmente la remodelación de Berlín. La confianza de Hitler en él llegó hasta el punto de nombrarlo Ministro de Armamento y Municiones, una vez que la guerra interrumpió el desarrollo de sus obras en Berlín.
3. Albert Speer, *Inside the Third Reich* (Nueva York: Macmillan, 1970).
4. Elaine Hochman, *Architects of Fortune: Mies van der Rohe and the Third Reich* (Nueva York: Widenfeld & Nicholson, 1980), 178.
5. Elaine Hochman, *Architects of Fortune*, 191.
6. Christine Heeb, *The Complex Heritage of Tempelhof Central Airport* (Brandenburg: Universidad Tecnológica de Brandenburg, 2007).
7. Elaine Hochman, *Architects of Fortune*, 74.
8. Para las obras de ingeniería y edificios administrativos, sin embargo, siempre pareció permear una arquitectura más racional y sobria, visible en las obras de ese tipo del propio Sagebiel hasta la comisión del Tempelhof, e incluso las de Speer (como su complejo en Nuremberg). Esa arquitectura, sin embargo, podría llamarse hija del monumentalismo prusiano (a su vez inspirado en la arquitectura neoclásica) de la misma forma que el racionalismo y el modernismo alemanes.
9. Elaine Hochman, *Architects of Fortune*, 191.
10. Roger Griffin, *Modernismo y fascismo: la sensación de comienzo bajo Mussolini y Hitler*, Jaime Blasco Castiñeira (trad.) (Madrid, Akal, 2010), 408.
11. En su memoria *Inside the Third Reich*, Albert Speer relata cómo Hitler sólo le presentó bocetos a la hora de encomendarle la labor de diseñar su utopía.
12. Albert Speer, capítulo “The Greatest Assignment,” *Inside the Third Reich* (Nueva York: Macmillan, 1970), 76.
13. Ver Christine Heeb, *The Complex Heritage of Tempelhof Central Airport*, tesis doctoral, (Universidad Tecnológica de Brandenburg, 2007).
14. Paul B. Jaskot, *The Architecture of Oppression the SS, Forced Labor and the Nazi Monumental Building Economy* (Londres: Routledge, 2000), 1-8.
15. Paul B. Jaskot, *The Architecture of Oppression*, 11.