

INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD COMO ESTRATEGIAS DE CITYMARKETING. DETENCIÓN EN LAS ESTACIONES DE TREN Y EN LOS AEROPUERTOS

ROBERTO DÍEZ-PISONERO ([id](#))¹

¹*Departamento de Geografía, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografía e Historia, Ciudad Universitaria, 28040, Madrid*

Autor de correspondencia: rdpisonero@ghis.ucm.es

Resumen. Las estaciones de tren de alta velocidad y los aeropuertos, además de satisfacer las necesidades de movilidad y contribuir a la dinamización socio-territorial de las zonas donde se localizan, juegan un papel esencial en la constitución, consolidación y mantenimiento de las ciudades globales, al tratarse de instalaciones simbólicas, muy vinculadas a las dinámicas culturales recientes de la Nueva Economía. Este trabajo se centra en las formas particulares de capital cultural (símbolos, imágenes) que enfatizan su identidad y distinción, analizando el cambio de diseño arquitectónico, así como la creciente presencia de actividades de ocio-consumo que se está produciendo en estas infraestructuras, a través del análisis de diferentes estudios de arquitectura y la elaboración de un compendio fotográfico (propio y de Internet). Se concluye que, frente a aquellas concepciones antropológicas que definen estas infraestructuras como “no lugares”, consideramos que pueden ser referidos como “lugares de la Globalización”, ya que son definidas, o al menos fuertemente influenciadas, por los vectores imperantes de la sociedad actual, como el ocio, el consumo y la movilidad global.

Palabras clave: estaciones de tren de alta velocidad, aeropuertos, citymarketing, arquitectura de vanguardia.

MOBILITY INFRASTRUCTURE AS CITYMARKETING STRATEGIES. DETENTION AT TRAIN STATIONS AND AIRPORTS

Abstract. High-speed train stations and airports, in addition to satisfying mobility needs and contributing to the socio-territorial revitalization of the areas where they are located, play an essential role in the constitution, consolidation and maintenance of global cities, since these are symbolic installations, closely linked to the recent cultural dynamics of the New Economy. This paper focuses on the particular forms of cultural capital (symbols, images) that emphasize their identity and distinction, analyzing the change in architectural design, as well as the growing presence of leisure-consumption activities that is taking place in these infrastructures, through the analysis of different architecture studios and the elaboration of a photographic compendium (own and from the Internet). It is concluded that, compared to those anthropological conceptions that define these infrastructures as "non-places", we consider that they can be referred to as "Globalization places", since they are defined, or at least strongly influenced, by the prevailing vectors of society. such as leisure, consumption and global mobility.

Keywords: high-speed train stations, airports, citymarketing, avant-garde architecture.

1. INTRODUCCIÓN

Las estaciones de tren de alta velocidad y los aeropuertos, además de satisfacer las necesidades de movilidad y contribuir a la dinamización socio-territorial de las zonas donde se localizan, juegan un papel esencial en la constitución, consolidación y mantenimiento de las ciudades globales, al tratarse de instalaciones simbólicas, muy vinculadas a las dinámicas culturales recientes de la Nueva Economía y del Capitalismo Cultural Cognitivo (Scott, 2014).

De acuerdo con estas teorías, los mecanismos competitivos de la ciudad industrial son sustituidos por otros de naturaleza intangible, como el conocimiento, la innovación y la creatividad, que son considerados las nuevas fuerzas motrices del desarrollo territorial en la ciudad postindustrial. La extrema competitividad que existe en las principales ciudades del mundo por adquirir el calificativo de "global", lleva a que éstas no sólo se centren en atraer multiplicidad de flujos económicos, sino que requieran formas particulares de capital cultural (símbolos, imágenes) que enfatizen su identidad, distinción, modernidad y vanguardia.

Este trabajo se centra en esta perspectiva más inmaterial, analizando el cambio de diseño arquitectónico experimentado en estas infraestructuras. La arquitectura de autor, conocida como *starchitecture*, se ha convertido en uno de los principales mecanismos utilizados por las ciudades para competir globalmente, y estas infraestructuras de movilidad se consolidan como prestigiosos laboratorios experimentales de arquitectura vanguardista, donde materiales singulares, formas modernísimas de compleja solución arquitectónica e inspiraciones eclécticas se convierten en los principales elementos para que lo artístico supere lo funcional.

Junto con el cambio de concepción en sus diseños arquitectónicos, esta perspectiva más inmaterial se centrará en el papel creciente que las actividades de ocio-consumo están experimentando en estas infraestructuras, además de los intentos de resaltar las identidades territoriales de los lugares, en un contexto de homogeneización global. Se concluye que, frente a aquellas concepciones antropológicas que definen estas infraestructuras como "no lugares", consideramos que pueden ser referidos como "lugares de la Globalización", ya que son definidas, o al menos fuertemente influenciadas, por los vectores imperantes de la sociedad actual, como el ocio, el consumo y la movilidad global.

2. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

A través del análisis de diferentes estudios de arquitectura y la elaboración de un compendio fotográfico (propio y de Internet), este trabajo pretende analizar cómo la imagen, la identidad y la "marca" de estas infraestructuras (al menos, las más importantes) contribuyen a promover el valor simbólico de las ciudades y, por tanto, a posicionarlas en el mapa global.

3. ARQUITECTURA DE VANGUARDIA Y CAMBIOS MORFOLOGICOS EN AEROPUERTOS

La arquitectura de autor, conocida como *starchitecture*, se ha convertido en uno de los principales mecanismos utilizados en las ciudades para enfatizar su identidad, su cosmopolitismo y para competir globalmente (Ponzini y Nastasi 2016). Los rascacielos, los museos de arte contemporáneo, los hoteles y los auditorios son buenos ejemplos en este sentido.

En esta lista, las estaciones de tren de alta velocidad y los aeropuertos desarrollan un papel clave, pues ambas infraestructuras son transitadas por millones de usuarios cada año. Así, las zonas funcionales y de tránsito, antes sin entidad estética, son sustituidas por prestigiosos "laboratorios" de la arquitectura de vanguardia, donde materiales singulares, formas modernísimas de compleja solución arquitectónica e inspiraciones eclécticas se convierten en los principales elementos para que lo artístico supere lo funcional (Alaily-Mattar *et al.*, 2020). Cabe destacar las cubiertas onduladas de la estación de Lieja (obra de Calatrava), del aeropuerto de Beijing-Capital (Foster) o de la estación de Lyon-Exuperi (Calatrava) o la utilización de materiales singulares como el bambú en el techo de la T4 del AS Madrid-Barajas (Rogers) (Figura 1).

4. PRACTICAS DE OCIO Y CONSUMO EN LOS AEROPUERTOS

El factor de representatividad e imagen también se desarrolla en las actividades auxiliares de ambas infraestructuras. A raíz del desarrollo de las actividades vinculadas al consumo, lo comercial se convierte

en pretexto y finalidad para la ocupación del tiempo libre de los pasajeros. No es de extrañar, por tanto, que las “marcas globales”, consideradas iconos de cosmopolitismo y distinción, se hayan generalizado en muchas de estas infraestructuras de movilidad por todo el mundo, operando como auténticos centros comerciales (Castillo *et al.*, 2018).

Otros equipamientos recreativos, ante la evidente influencia de la “economía del entretenimiento” (Stevens 2007), muestran además la reciente transformación que están experimentando estas infraestructuras, como piscinas (aeropuerto de Singapur), saunas, spas y gimnasios (estación de St. Pancras en Londres), museos y galerías de arte (aeropuerto de Atlanta) y teatros y cines (estación de tren de Kyoto), entre otros (Figura 2).

Figura 1. Arquitectura de vanguardia en infraestructuras de movilidad global. Selección de casos



Estación de Alta Velocidad Ferroviaria de Lieja-Gillemins, 2009
<https://www.dezeen.com/2009/12/02/liege-guillemins-station-by-santiago-calatrava/>



Terminal 3 del Aeropuerto Beijing Internacional, 2008
<http://www.brisbanetimes.com.au/news/travel/beijing-opens-27b-terminal/2008/02/29/1204226971512.html>



Estación de Alta Velocidad Ferroviaria de Lyon-Saint Exupéry, 1994
<https://www.shutterstock.com/es/search/a%C3%A9roport+lyon>



Terminal 4 del Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, 2006
http://www.republica.com/2013/05/22/aena-apuesta-por-una-nueva-linea-de-lujo-_654131/

Figura 2. Nuevos equipamientos lúdicos en las infraestructuras de movilidad global. Selección de casos



Piscina en el Aeropuerto Internacional de Singapur Changi
<http://gianmarcolemura.tumblr.com/page/2>



Spa en la estación ferroviaria de St. Pancras-Londres, Reino Unido
<https://www.treatwell.co.uk/place/st-pancras-spa-at-renaissance-london-hotel/>



Galería de Arte en el Aeropuerto Internacional de Atlanta-Hartsfield, Estados Unidos
<http://www.atlanta-airport.com/HJN/2009/08/passenger1.htm>



Cine y teatro en la estación ferroviaria de Kyoto, Japón
<https://www.kyotostation.com/aeon-mall-kyoto/>

Figura 3. Ejemplos de particularización arquitectónica en estaciones AVF y aeropuertos. Selección de casos



Montañas Rocosas (Aeropuerto Internacional de Denver, Estados Unidos)
<http://www.slobertson.com/galleries/usa/colorado/htm>



Bosque árabe basado en columnatas (Estación de Alta Velocidad Ferroviaria de Medina, Arabia Saudí)
<https://codinaarchitectural.com/high-speed-train-station-in-medina-saudi-arabia>



Dragón (Aeropuerto Internacional de Beijing, China)
<http://english.people.com.cn/90001/90776/90882/6448275.html>



Colina de Cointe (Estación de Alta Velocidad Ferroviaria de Lieja, Bélgica)
<https://www.bam150years.com/en/projects/luik-guillemins-railway-station>

5. PATRONES DE HOMOGENEIZACION VS IDENTIDADES TERRITORIALES

La dualidad establecida en las ciudades del mundo entre homogeneización y singularización también se observa en estas infraestructuras, ya que existe un fenómeno de particularización o “exaltación de la especificidad del lugar”, tanto dentro como fuera de la infraestructura (Leconte 2020).

Ejemplos de esto se pueden encontrar en los edificios de ambas infraestructuras, al permitir al pasajero identificar el edificio con el lugar, región o país donde se encuentra: las Montañas Rocosas sirvieron de inspiración para la forma dada a la cubierta de fibra de vidrio recubierta de teflón de la terminal de pasajeros

del aeropuerto de Denver; un bosque arábigo a base de columnatas en la estación de tren de alta velocidad de Medina, la cultura coreana se muestra con un diseño inspirado en una casa tradicional coreana en el aeropuerto de Incheon o la Colina Conte inspira la morfología ondulada de la estación de tren de Lieja (Figura 3).

6. CONCLUSIONES

En la actualidad, las estaciones de tren de alta velocidad y los aeropuertos han adquirido connotaciones simbólicas y experienciales que los han convertido en importantes estrategias de citymarketing que ayudan a promover la proyección internacional de las ciudades; algo que es de gran interés en el nuevo contexto actual de competitividad urbana, donde las dinámicas culturales, ligadas al ocio-consumo, propias de la globalización, adquieren gran importancia.

Esta perspectiva simbólica, analizada desde las tres perspectivas anteriores, permite concluir que ambas infraestructuras no son sólo vectores de movilidad contemporánea. En cambio, y frente a aquellas concepciones antropológicas que los definen como “no lugares”, ambas infraestructuras se convierten en “lugares de la Globalización”, al estar definidas, o al menos fuertemente influidas, por los vectores imperantes de la sociedad actual, como el ocio, el consumo y la movilidad global.

REFERENCIAS

- Alaily-Mattar, N., Ponzini, D., Thierstein, A. (Eds.). (2020). *About Star Architecture: Reflecting on Cities in Europe*. Springer Nature.
- Castillo, J., López, L., Sánchez, A. (2018). When the mall is in the airport: Measuring the effect of the airport mall on passengers' consumer behavior. *Journal of Air Transport Management*, 72, 32-38.
- Leconte, U. (2020). The Representation of Star Architecture between Local and Global Identities. In N. Alaily-Mattar, D. Ponzini, A. Thierstein (Eds.) *About Star Architecture* (pp. 35-44). Springer.
- Ponzini, D., Nastasi, M. (2016). *Stararchitecture: scenes, actors and spectacles in contemporary cities*. Monacelli.
- Scott, A. (2014). Beyond the creative city: Cognitive-cultural capitalism and the new urbanism. *Regional Studies*, 48, 565-578.
- Stevens, Q. (2007). *The ludic city: Exploring the potential of public spaces*. Routledge.