

Los No Lugares. Estudio de los Intercambiadores

Fernanda Escayola / Pedro Ruiz Díaz

Fernanda Escayola: Master en Teoría e Historia de la Arquitectura, *Universitat Politècnica de Catalunya* (ETSAB). Arquitecta, Facultad de Arquitectura, Universidad ORT Uruguay. Profesora ayudante de la Cátedra de Historia y Teoría de la Arquitectura, Universidad ORT. Actividad profesional independiente.

Pedro Juan Ruiz Díaz: Master en Teoría y Práctica del Proyecto de Arquitectura, *Universitat Politècnica de Catalunya* (ETSAB). Arquitecto, Facultad de Arquitectura, Universidad ORT Uruguay. Profesor ayudante de la Cátedra de Historia y Teoría de la Arquitectura, Universidad ORT Uruguay. Actividad profesional independiente.

INTRODUCCIÓN¹

Este artículo analiza un fenómeno que en la actualidad ha cobrado cada vez más fuerza en el ámbito antropológico y sociológico; se trata del concepto de *no lugar* manejado por Marc Augé², y de sus correspondientes manifestaciones en los *intercambiadores*, programas de gran complejidad que impactan fuertemente tanto a nivel urbano como arquitectónico.

El objetivo radica en definir los principales elementos que caracterizan a estos *no lugares*, y analizar en el caso específico de los intercambiadores cómo se presentan. Para poder alcanzarlo, se plantea como hipótesis que los no lugares mantienen características desde el punto de vista arquitectónico y espacial que se repiten en todas partes del mundo, más allá del contexto inmediato en el que se insertan. Pero a la vez se considera que existe una articulación entre el fenómeno global y el local, que produce en los intercambiadores un proceso de hibridación en el que conviven el concepto tradicional de *lugar* y el de *no lugar* en un mismo espacio.

Como punto de partida para elaborar este trabajo, se identificó a la *globalización* como el fenómeno que define a la contemporaneidad, y el cual es causante de que se generen espacios de similares características. Si bien existe bibliografía referente a este tema, todas las obras allí comprendidas tienen un enfoque sociológico y antropológico que se intenta aplicar en la arquitectura.

Para comprender a qué nos referimos cuando aludimos a este tema, nos pareció oportuno confrontar el concepto de *no lugar* al de *lugar*, y para ello tomamos como principales referentes a Gaston Bachelard,

Martin Heidegger, Michel Foucault, Norberg Schulz y Marc Augé.

GLOBALIZACIÓN COMO CONDICIONANTE

Esta condición, cuyos efectos son difíciles de explicar y de comprender, es un fenómeno sumamente complejo que surge en el ámbito financiero gracias a dos aspectos: el desarrollo en el campo de las telecomunicaciones e información, y la adaptación del sistema capitalista a los nuevos tiempos y exigencias.

Como consecuencia, se ha producido una mayor integración a nivel mundial, a lo que se suman conductas y pautas comunes que logran penetrar y alterar las estructuras sociales y culturales establecidas en cada lugar. A este respecto, Postman respecto a esto comenta: "Puesto que la comunicación mediatiza y difunde la cultura, las mismas culturas, nuestros sistemas de creencias y códigos producidos a lo largo de la historia son profundamente transformados por el nuevo sistema tecnológico"³. Esto ha generado en cada persona la búsqueda de una nueva identidad que combine tanto las conductas importadas como sus costumbres ya establecidas. Por lo tanto, se destaca que la tendencia global que busca una homogeneización total, choca o encuentra resistencia -en mayor o menor medida dependiendo del sitio- ante fenómenos locales. Tales resistencias dan como resultado un híbrido que incorpora elementos pertenecientes a ambos actores.

Entonces, ¿cuáles son estas pautas y conductas globales que se intenta imponer? Éstas están marcadas por la movilidad, el consumo, la conectividad, el caos, la turbulencia, la fragmentación y la velocidad, todos ellos asociados a las tres formas de exceso que menciona Marc Augé: de acontecimientos, de

1. Este artículo hace referencia a la Tesis "Los No Lugares. Estudio de los Intercambiadores". Escayola, Fernanda; Ruiz Díaz, Pedro. 2007. Universidad ORT. Facultad de Arquitectura - Universidad ORT Uruguay.

2. AUGÉ, Marc. 1992. *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Barcelona: Editorial Gedisa

3. CASTELLS, Manuel. 1998. p.360. *La Sociedad Red*. Vol. 1. La era de la información. Economía, Sociedad y Cultura. Madrid: Alianza

individuos y de espacios.

Existen en el mundo sitios donde estos fenómenos se manifiestan con gran intensidad; las “ciudades globales” según Saskia Sassen, asociadas a aquellos “centros para el servicio y financiamiento del comercio, la inversión y las operaciones de las oficinas centrales internacionales”⁴. Estos centros conforman los nodos de una *Red Global* compleja que funciona como una unidad sumamente integrada y coordinada por una red de flujos de comunicación e información y de bienes y servicios. Para que este flujo funcione es necesario que existan “puntos” o espacios físicos, en los que confluyan estas fuerzas, puntos capaces de crecer cuantitativamente y cualitativamente con gran velocidad según la necesidad, de que se vuelvan autodependientes, flexibles, que rechacen lo que no funciona y donde se esté en tránsito permanente.

Estos “puntos” son los *Intercambiadores*, programas arquitectónicos (integrados a los nodos globales) que provocan un fuerte impacto en el territorio a causa de la *gran escala* en la que se manejan, y que presentan y repiten permanentemente similares características a las planteadas por Rem Koolhaas para la *Ciudad Genérica*⁵. Son espacios que representan fielmente la sociedad global mediatizada, caracterizada por la velocidad, simultaneidad e interconectividad, y por dicho motivo asociados a los conceptos, desarrollados por Manuel Castells, de espacios de flujos y de atemporalidad; en otras palabras, espacios de los *no lugares*.

LUGAR NO LUGAR

¿Qué valor tiene cada uno de estos dos conceptos dentro de la nueva sociedad contemporánea? Digamos que *lugar*, es un concepto que no es nuevo ya que personajes referentes en la historia como

Aristóteles y Tomás Moro manifestaron su interés por estudiarlo. Pero este artículo se centra en definiciones manejadas por autores más recientes, en las cuales se verifica cómo se relacionan y complementan una con otra.

Gaston Bachelard⁶ define al *lugar* como el espacio habitado, portador de significado que transmite valores e identidad, y para explicar esto alude a la casa natal como lugar que es capaz de condensar y defender la intimidad, es decir que logra darle a quien allí habita refugio y seguridad.

Son espacios que poseen una esencia dada por el habitar del hombre, entendido este último término como el cuidar, el mantener una relación equilibrada con la naturaleza y los elementos que allí preexisten, sin abusar de ellos. Por tal motivo, y defendiendo estas ideas, Heidegger⁷ observa a la ciudad moderna como abusadora de los recursos y generadora de agentes artificiales que atentan contra el equilibrio que plantea, es decir, no se piensa el habitar. Aquí se aprecia cómo ya se comienza a esbozar la aparición de espacios que se alejan del concepto de *lugar*, al punto que tienden a negarlo: el *no lugar*.

Norberg Schulz⁸ habla del *espacio existencial*, dado por la experiencia de cada individuo que lo vive, lo imagina y lo adapta para poder asimilarlo. El que se encarga de reflejar o expresar las estructuras del espacio existencial es el *espacio arquitectónico*. Aquí es donde se concretan los valores que hacen que una persona se sienta parte de una sociedad en la cual también se siente identificado. Esta identidad de la que habla se logra gracias a la confrontación, diferenciación e intercambio con otras personas.

El lugar o espacio antropológico es, según el planteo de Marc Augé, aquel espacio para el intelecto donde

4. SASSEN, Saskia. 2003. p.19. **Los espectros de la globalización**. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina S.A.

5. KOOLHAAS, Rem. 1995. **S,M,L,XL**. New York: The Monacelli Press, Inc.

6. BACHELARD, Gastón. 2000. **La poética del espacio**. 4ª edición. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina S.A.

7. HEIDEGGER, Martin. 1951. **Construir, habitar, pensar**. En: Heidegger en castellano. Disponible en Internet: http://www.heideggeriana.com.ar/textos/construir_habitar_pensar.htm

8. NORBERG SCHULZ, Christian. 1975. **Nuevos caminos de la Arquitectura**. Existencia, espacio y Arquitectura. Barcelona: Editorial Blume



Interior de Amsterdam Schiphol Airport



Interior T4 Aeropuerto de Barajas, España

Fuente: fotografía tomada por los autores

se manifiestan y expresan los valores sociales; es cualitativo, asociado a la experiencia y a la percepción, cargado de un triple simbolismo ya que tiene una historia, una identidad y es donde se generan vínculos sociales. Esto último alude el concepto de *civilidad* que maneja Bauman, donde cada persona siente de manera consciente que pertenece a una colectividad con valores e ideales, y que como consecuencia hacen de un espacio, un espacio habitable.

En el presente ha cobrado fuerza el desarrollo de espacios que son sumamente fluidos, continuos, abiertos, dinámicos, cambiantes, que introducen la variable del movimiento, lo que lleva a que se viva de manera enérgica, donde el transporte rápido de bienes y servicios, el consumo y el ocio son una constante; en otras palabras, los *no lugares*. Son consecuencia de lo que Augé denomina *sobremodernidad*, causante de excesos de acontecimientos, individuos y espacios.

El anonimato es una característica permanente en estos espacios representantes de la vida contemporánea, ya que no existe prácticamente diálogo entre las personas. Su único deseo es poder consumir y experimentar en torno a objetos,

información e imágenes que se despliegan en los monitores. Consecuentemente, estos individuos no se identifican con ese espacio ya que no comparten ni conocen su historia y buscan permanecer allí el menor tiempo posible.

A esto hay que añadir las características que abarca el concepto planteado por Michel Foucault de *espacio heterotópico*. Este espacio, al igual que el espacio utópico, es ideal, es perfecto, filtra y deja afuera aquellos males presentes en la ciudad real. Pero la diferencia entre ambos radica en que el espacio heterotópico es real. Aquí se superponen en un mismo sitio diferentes tiempos y espacios que son incompatibles pero que conviven. La superposición simultaneidad-velocidad causa una compresión en el tiempo al punto que se llega a negarlo, es decir, surge el concepto de *atemporalidad*, que se opone al concepto de tiempo lineal que se vive en el *lugar*.

El representante de la heterotopía de Foucault, y el que resume estos conceptos, es el barco considerado como “*un pedazo flotante del espacio, un lugar sin lugar, que vive por sí mismo, cerrado sobre sí mismo, y al mismo tiempo librado al infinito del mar, [...] la mayor reserva de imaginación*”⁹.

9. FOUCAULT, Michel “De los espacios otros”. En: <http://www.urbanoperu.com/Documentos/Filosofia/Foucault-De-los-espacios-otros>

LOS INTERCAMBIADORES

Si bien el desarrollo de este tipo de programas tal y como se conoce en la actualidad es un fenómeno muy reciente, se puede decir que comenzó a gestarse a partir de la Revolución Industrial en el SXVIII con la aparición del ferrocarril, que dio lugar en el SXIX al desarrollo de las grandes estaciones de ferrocarril. Paralelamente a esto también se comenzó a desarrollar, como consecuencia del capitalismo y el consumo, el desarrollo de los grandes almacenes y los pasajes o galerías.

Estos nuevos nodos son centralidades comerciales, de comunicación y de circulación de bienes, que provocan una gran vitalidad e impulso en la zona donde se implantan. Esto se da a consecuencia de que son fuertes puntos de atracción de individuos e inversores que se sienten sumamente seducidos por las actividades que allí se desarrollan.

A continuación realizaremos el análisis arquitectónico de ejemplos y de la aplicación de todos los conceptos mencionados hasta ahora, en función de cinco parámetros que conforman el programa.

IMPLANTACIÓN, CONECTIVIDAD Y ESCALA

El primer ejemplo a analizar son los aeropuertos de Kansai, Japón, y Chek Lap Kok, Hong Kong, construidos ambos en islas artificiales a las afueras de la ciudad, lo cual pudo obedecer a diversas razones. Sin embargo, el principal motivo ha sido la necesidad (potenciadora de la capacidad y de la posibilidad de crecimiento) ya que si, en los casos citados, los aeropuertos hubiesen sido implantados dentro de la ciudad, la misma habría quedado comprimida, tanto por tu propio crecimiento, como por el aeropuerto que contuviera.

El crecimiento, ya llevado a cabo con la construcción de

una segunda isla en Kansai y de una segunda Terminal en Chek Lap Kok, es causado por esa superabundancia de acontecimientos que se dan a gran velocidad y que generan, al igual que en la ciudad de diferencia *exacerbada* planteada por Koolhaas, el reajuste de la totalidad del edificio. Se está, al igual que en la ciudad contemporánea, en un proceso de inestabilidad, fragmentación y mutación continua.

La integración de estos programas a la red global de transportes y comunicación se da gracias a una densa red de autopistas y líneas ferroviarias que se conectan con la ciudad y la región.

En estas terminales está presente el manejo de una doble escala: por un lado la humana o peatonal, y por otro, la llamada por Koolhaas en "Bigness", *la gran escala* y sus cinco principios, referidos como: la *autonomía* de las partes respecto del conjunto; el uso del *ascensor*, que incrementa la autonomía y elimina el concepto de "promenade" arquitectónica; la *distancia entre el centro y el perímetro del proyecto*, lo que lleva a que ambos se manejen de manera independiente, donde el primero se asocia a la inestabilidad programática y el segundo se muestra al exterior como objeto estable; la *gran masa* y su capacidad de impactar y; el *quiebre en el tejido urbano*, causado por los cuatro principios anteriores.

El manejo de la escala peatonal se manifiesta de manera más clara en la Terminal Marítima Internacional de Yokohama, Japón, en la Terminal de metro Canary Wharf, Londres, Inglaterra y en la Terminal de Trenes de Stuttgart, Alemania, ya que las mismas se implantan dentro del tejido urbano consolidado. Esto lleva a que el vínculo con el espacio público existente por medio de plazas, parques o paseos genere una continuidad con el entorno existente. En estas plazas o vestíbulos



Aeropuerto Internacional de Kansai
Fuente: 1988-94 Kansai International Airport Passenger Terminal Building-Osaka, Japan.
Design project: Renzo Piano Building Workshop, architects-N. Okabe, partner in charge in association with Nikken Sekkei Ltd., Aéroports de Paris, Japan Airport Consultants Inc.

urbanos el único elemento que se destaca es el acceso a las terminales, dado por el uso del vidrio y el acero, para que de esta manera pueda reconocerse el punto de ingreso.

USOS

Los intercambiadores han pasado de ser emprendimientos llevados adelante únicamente por parte de inversores privados, por lo que ha llevado a que deban ser autosustentables y económicamente rentables. Esto ha causado la incorporación de áreas destinadas al consumo de mercaderías e información, servicios de alojamiento, de alquiler de vehículos, bancos, museos, entre otros, al punto de que todos estos programas logran competir con la actividad principal; la de viajar.

Son polos multifuncionales, representantes de la cultura de la congestión, que tienen la capacidad, según la necesidad cambiante de la sociedad contemporánea, de mutar de manera muy rápida y adaptar sus usos a las nuevas exigencias. Son espacios heterotópicos, sumamente inestables, productores de collages de actividades que se superponen a diferentes velocidades y tiempos en un solo contenedor.



Terminal de metro Canary Wharf
Fuente: Fotografía tomada por los autores www.greenroofs.com

El crecimiento es permanente según la necesidad, y la movilidad y flexibilidad son un constante. En otras palabras, vuelve el vínculo existente con la *Ciudad Genérica de Koolhaas*.

Ante todo esto, el individuo que por aquí circula solitariamente, ¿cómo vive el espacio? Se puede decir que se siente “bombardeado” por la abundancia de acontecimientos, imágenes e información allí presentes, y a la vez experimenta la miniaturización del mundo, lo que es dado por su capacidad de poder acceder a diferentes servicios y productos que pertenecen a distintas partes del mundo de manera muy rápida. Estas percepciones son propias del *no lugar*.

ESPACIALIDAD

Para poder explicar y comprender la especialidad de los intercambiadores de manera más clara, se analizará el Aeropuerto Internacional de Kansai, ejemplo que servirá de apoyo para poder observar cómo las diferentes dinámicas se materializan.

El que vive el espacio es el individuo, cuyas experiencias y sentimientos que allí percibe siempre



Fuente: 1988-94 Kansai International Airport Passenger Terminal Building-Osaka, Japan
Design project: Renzo Piano Building Workshop, architects-N. Okabe, partner in charge in association with Nikken Sekkei Ltd., Aéroports de Paris, Japan Airport Consultants Inc.

se asocian a complejos procesos fenomenológicos. Pero estos procesos son diferentes en función de si se dispone a llegar a él o de si se pretende dejarlo atrás rápidamente luego de un viaje.

El estudio se centra en aquella persona que está por viajar y que, por lo tanto, debe realizar un ritual que comienza desde el momento en que se aproxima al aeropuerto. A medida que se tiene contacto con el Aeropuerto de Kansai se aprecia desde la autopista la gran escala, donde una gran masa de acero y vidrio se destaca en el territorio. Una vez allí se halla con un acceso que maneja una escala acorde a la del peatón, que es el que marca el punto de ingreso.

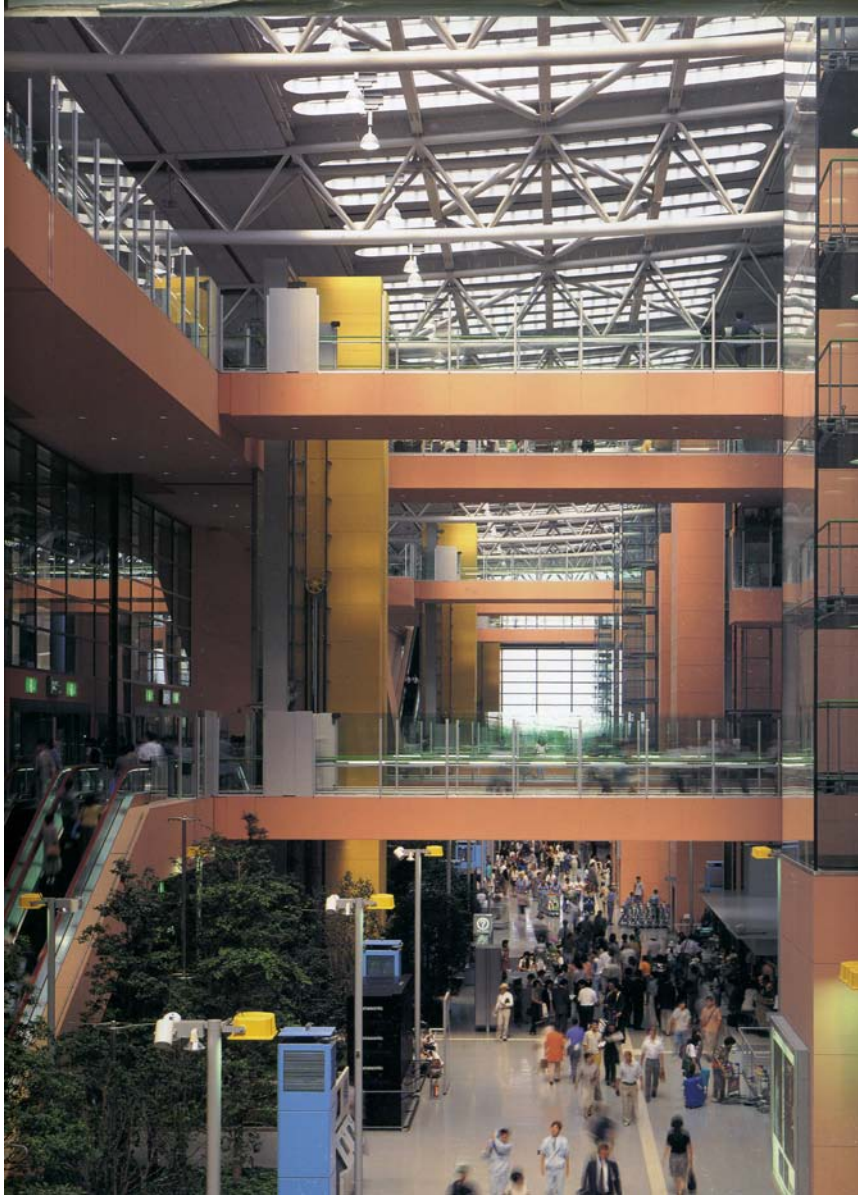
Atravesado este punto, el viajero se encuentra con el hall principal, un espacio amplio, de múltiples alturas, donde se aprecian todos los niveles y la yuxtaposición de diferentes sistemas circulatorios (puentes, escaleras mecánicas, ascensores). La dependencia de medios mecánicos es total. La turbulencia e inestabilidad contemporánea está presente en la superposición y simultaneidad de diferentes movimientos y velocidades que confluyen en este espacio heterotópico. A esto se suma la estética o gusto por la fragmentación, en donde todas esas piezas o fragmentos que interactúan entre sí conforman un collage de actividades y movimientos.

Algo a destacar y que es particular en este aeropuerto es el uso, en el hall, de colores ocre y terracotas, y la incorporación de vegetación autóctona. Esto lleva a pensar si esta estrategia de manejar el espacio tiene por finalidad hacer sentir más cómodo al individuo y por lo tanto incitarlo a consumir más o si de lo contrario verdaderamente se busca dotar de espacio un sentido de pertenencia a una comunidad local; en otros términos a un *lugar*.

Una vez que se deja atrás el hall se pasa por la dependencia de Migraciones y la sala de tránsito, donde se vuelve a recuperar la escala peatonal. Este espacio posee una fuerte direccionalidad dada por el mismo eje estructurador que nace desde el acceso.

Luego se produce la intersección con un segundo eje, perpendicular al primero, encargado de ordenar el sector de embarque, donde la continuidad espacial y visual es clara. En este espacio vuelve a apreciarse cómo se da la superposición de diferentes velocidades, dado por las personas que esperan, las que consumen y las que se dirigen a las puertas de embarque.

Como última etapa se accede al avión desde el cual, a medida que se aleja de la terminal, se vuelve a tener contacto con la gran escala.



Hall de Aeropuerto Internacional de Kansai

Fuente: 1988-94 Kansai International Airport Passenger Terminal Building-Osaka, Japan.

Design project: Renzo Piano Building Workshop, architects-N. Okabe, partner in charge in association with Nikken Sekkei Ltd., Aéroports de Paris, Japan Airport Consultants Inc.

LA MATERIALIDAD Y EL LENGUAJE

Frente a la turbulenta situación contemporánea cabe preguntarse cómo responde la arquitectura de los intercambiadores desde el punto de vista del lenguaje. La mejor manera de posicionarse frente al caos permanente es apelar a una arquitectura “neutra”, capaz de adaptarse a esos rápidos cambios.

¿A qué hace referencia la arquitectura neutra? Es apelar a un lenguaje abstracto y objetivo capaz de contener cualquier tipo de programa en cualquier parte del mundo. Es lograr, a partir de la sencillez de la forma y la austeridad, la máxima expresividad. Por medio de este recurso hay una búsqueda de representar la imagen corporativa integrada al mundo global mediatizado y la tendencia a homogeneizar todo, sin mantener vínculos con la identidad o contexto social en los que se implanta.

La arquitectura “neutra”, que da respuestas programáticas y viste de contemporánea a la ciudad a través de su puerta de entrada, no logra dar significado alguno más allá de lo mencionado.

Desde siempre, el lenguaje tuvo una función: dar significado. Se está en un momento en el cual la búsqueda, a través del lenguaje que se utiliza en los intercambiadores, es la de expresar una correcta funcionalidad y la de lograr una estética a través de la tecnología. La esterilización de la arquitectura se considera conveniente en los intercambiadores, pero está proliferando por el resto de las ciudades y creemos que la arquitectura debería suponer al individuo como ser y no como objeto que simplemente tiene la necesidad de circular.

El vidrio de los *curtain wall* y el acero de las estructuras

tensionadas son los encargados de materializar estos ejemplos de arquitectura global. Estos elementos se integran a la espacialidad interior, especialmente a la estructura encargada de sostener la cubierta.

Diseño de las cubiertas

La cubierta no es un elemento menor en estos proyectos ya que es la encargada de dar unidad al conjunto y al espacio bajo ella. Suelen ser pantallas livianas con un diseño y, al igual que la estructura que las sostienen, son sumamente tensionadas y direccionales que por un lado ayudan a guiar a las personas que por allí circulan, y por otro hacen de estos emprendimientos verdaderos hitos en el paisaje.

En resumen todos los componentes están diseñados de manera tal que se integran a todo el edificio y las fuertes dinámicas que allí se producen.

Articulaciones entre lo global y local

Al comienzo de este artículo, y dentro de la hipótesis planteada, se hizo referencia a que ambos conceptos, el de lugar y no lugar, son polaridades que nunca se materializan al extremo, sino que coexisten en un mismo espacio, pero lo hacen de una manera muy tensionada.

El proyecto de la Terminal para el TAV en La Sagrera, Barcelona, incluye además de la estación, hoteles, edificios de oficinas y de vivienda. Este mega proyecto dio lugar a un fuerte debate: por un lado el gobierno y las empresas promotoras, que no hacen otra cosa que publicar imágenes de un barrio muy diferente al actual; y por otro lado, las personas que en la actualidad viven allí, y que intentan que su barrio no pierda sus características particulares, es decir, su esencia.

En el ámbito cinematográfico esta tensión también ha sido representada. La película norteamericana “La Terminal”, dirigida por Steven Spielberg, es protagonizada por Tom Hanks quien interpreta el papel de Viktor Navorski, un individuo que llega al aeropuerto de Nueva York pero que se ve obligado a permanecer allí.

Al comienzo se aprecia cómo Viktor se enfrenta, en la Sala de Tránsito Internacional donde debe permanecer, a las características que definen a un no lugar. Es decir que allí se encuentran las tres formas de exceso planteado por M. Augé. Es un espacio en donde se circula, se consume excesivamente y prácticamente no existe contacto con “el otro” sino únicamente por medio de cartelera e imágenes en los monitores.

Pero con el transcurso del tiempo, este personaje comienza a descubrir un mundo conocido y vivido por unos pocos, los que allí trabajan, de características diferentes a las mencionadas anteriormente. Un mundo cuyo espacio él comienza a vivir poco a poco y con el que, en cierto modo, comienza a sentirse identificado, como si se tratase de un hogar.

Debido a que no forma parte del flujo de personas que circulan o consumen es decir, no forma parte del sistema, es que comienza a ser visto como un problema por parte de las autoridades, ya que es una excepción a la regla a la que no están acostumbrados.

Esta película es la muestra de cómo en un mismo espacio conviven ambos conceptos, es decir, que si bien se manifiestan con mayor fuerza las características y los comportamientos asociados al *no lugar*, también se encuentran dinámicas relacionadas al *lugar*. En resumen es difícil encontrarse con estos extremos en su forma pura.

CONCLUSIÓN

A lo largo de este artículo se ha hecho mención al proceso de globalización como un fenómeno complejo. El mismo define la contemporaneidad y la existencia de una red global caracterizada por el flujo de información, bienes y servicios, que necesita disponer de espacios reales y eficientes, donde estos flujos puedan coincidir. Éstos espacios son los Intercambiadores, programas arquitectónicos de fuerte impacto territorial ya que en muchas ocasiones son los que colocan a la ciudad en el mundo global. Estos reflejan y materializan la complejidad contemporánea, donde se manifiesta el exceso de acontecimientos, individuos y espacios, el contacto interpersonal casi nulo, la fragmentación, la inestabilidad, el cambio permanente, la aceleración del tiempo y la movilidad permanente, entre otros; todas características presentes en los llamados *no lugares*.

Este fenómeno no es ajeno a la realidad del Uruguay. El nuevo Aeropuerto Internacional de Carrasco, proyectado por Rafael Viñoly e inaugurado a finales de 2009, marca la clara vocación de pertenecer a la red global y de ser una puerta de entrada atractiva a los nuevos inversores.

Si bien la escala que se maneja es menor, el lenguaje, el consumo como parte del recorrido y el entorno bien climatizado están presentes. Al igual que en los ejemplos que hemos estudiado tiene dos recorridos: uno de arribos y otro de llegada, divididos en dos niveles. La cubierta tiene un papel fundamental en el conjunto del proyecto: por un lado le otorga un carácter simbólico, y por otro, desde un punto de vista práctico, envuelve todos los espacios interiores, generando una unidad formal que destaca el edificio del resto del paisaje.



Interior del Aeropuerto Internacional de Carrasco
Fuente: fotografía tomada por Ruben García Miranda

28

A su vez logramos comprobar cómo se produce una articulación entre el fenómeno global y las pautas que intenta imponer, y el fenómeno local, asociado a la identidad y cultura de un sitio en particular, articulación que da como resultado espacios híbridos, que hacen de la globalización un fenómeno que genera heterogeneidad. Como consecuencia de este choque entre ambas culturas se generan tensiones en las estructuras sociales tradicionales, lo que provoca que los individuos busquen una nueva identidad en la que se vean reflejados los nuevos valores sociales. Si es así, ¿no será que en un futuro el caos, la turbulencia, la superposición de tiempos, velocidades y actividades en un mismo espacio, presentes en los *no lugares*, constituirán los nuevos valores que le den identidad al individuo?

Si el espacio existencial es el que representa los valores de la sociedad y es donde se forja la identidad, nos preguntamos: ¿la globalización y sus efectos estarán cambiando las estructuras que conforman el espacio existencial provocando uno nuevo, donde el sentido de pertenencia del hombre se asocie a la cultura global y ya no a la local?.

Si es así ¿no son los *no lugares* los nuevos *lugares* de la contemporaneidad? Lo que lleva a pensar: ¿los intercambiadores no serán los espacios arquitectónicos que surgen de un espacio existencial diferente al tradicional, vinculados a la globalización y a los fenómenos que producen?.

Bibliografía

AUGÉ, Marc. 1994. *Hacia una antropología de los mundos contemporáneos*. 3ª edición. Barcelona: Editorial Gedisa S.A.

AUGÉ, Marc. 1992. *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Barcelona: Editorial Gedisa S.A.

BACHELARD, Gaston. 2000. *La poética del espacio*. 4ª edición. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina

BAUMAN, Zygmunt. 2000. *Modernidad líquida*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina S.A.

BUCHANAN, Peter. 1997. *Renzo Piano Building Workshop. Vol 3*. London: *Phaidon Press Limited*.

CALABRESE, Omar. 1994. *La era neobarroca*. 2ª edición. Madrid: Editorial Cátedra S.A.

CASTELLS, Manuel. 1998. *La Sociedad Red. Vol. 1 y 2. La era de la información. Economía, Sociedad y Cultura*. Madrid: Alianza

ESCAIOLA, Fernanda; RUIZ DIAZ, Pedro. *Los No Lugares. Estudio de los Intercambiadores*. 2007. Facultad de Arquitectura - Universidad ORT Uruguay.

FOUCAULT, Michel. *De los espacios otros*. En: <http://www.urbanoperu.com/Documentos/Filosofia/Foucault-De-los-espacios-otros>

HEIDEGGER, Martin. 1951. *Construir, habitar, pensar*. En: *Heidegger en castellano*. Disponible en Internet: http://www.heideggeriana.com.ar/textos/construir_habitar_pensar.htm

IBELINGS, Hans. 1998. *Supermodernismo. Arquitectura en la era de la globalización*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A.

KOOLHAAS, Rem. 1995. *S,M,L,XL*. New York. *The Monacelli Press, Inc.*

NORBERG SCHULZ, Christian. 1975. *Nuevos caminos de la Arquitectura. Existencia, espacio y Arquitectura*. Barcelona: Editorial Blume

SASSEN, Saskia. 2003. *Los espectros de la globalización*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina

Cómo citar:

Escayola, F., & Ruíz Díaz, P. (2020). Los No Lugares: estudio de los Intercambiadores. *Anales de Investigación en Arquitectura*, 1(1) 17-30. DOI: