Estaciones, arquitectura del tiempo, de la movilidad y de la espera

escrito por Ignacio Ilundain | 25 abril, 2026

Las estaciones de tren y autobús, los aeropuertos y estaciones marítimas, son construcciones con unas señas de identidad muy marcadas al servicio de una finalidad común importante en la vida humana y que tiene una importancia creciente en nuestras sociedades. La construcción de estaciones es algo relativamente reciente: las de tren, empiezan a aparecer en la primera mitad del siglo XIX, y los aeropuertos se van construyendo ya entrado el siglo XX. Viajar recorriendo largas distancias es una actividad que se realiza por razones muy diferentes y con frecuencias diversas. Los desplazamientos son actualmente numerosísimos, y la regulación o el ordenamiento de todos esos flujos constituye un desafío organizativo.

Después de reflexionar sobre las plazas de las ciudades y pueblos, proseguimos nuestro recorrido por las estaciones, un tipo de construcción que tiene muchas características opuestas a las plazas. Las estaciones, pensando en los usuarios en este momento, están diseñadas para facilitar la **movilidad** ordenada y ágil, a la vez que **regular la temporalidad** de los tiempos de espera. Su habitabilidad es peculiar dado que son **lugares de tránsito** y no de permanencia.

No lugares

La casa es ámbito de arraigo y pertenencia (reflexión aquí). Hay elementos personales, como las fotografías, y algo que no se ve pero que le da tono a la vivencia: la familiaridad con los espacios y muebles, los recuerdos, la sensación de intimidad, los rincones favoritos. La casa se convierte así en el emblema de la habitabilidad.



L. Delance, *La partida. Gare d'Austerlitz, París,* 1883

También queremos que sean habitables las ciudades. En ellas, las plazas son lugares de encuentro, de estar con otros, una especie de salón de la ciudad. Frente a ello, las estaciones son lugares de partida y llegada de viajes. En muchas ciudades, las dimensiones de estas estaciones pueden ser enormes. En otras muchas, muy pequeñas. En cualquier caso, las estaciones son los espacios a los que se llega y desde los que se parte. Vamos a esos sitios para no quedarnos, para viajar o volver a casa.

Marc Augé publicó en 1992 el libro *Los no lugares. Espacios de anonimato*. La categoría de *no lugar* tuvo una gran difusión y fue muy citada desde entonces. El no lugar se entiende como un tipo de espacio propio de la modernidad reciente. Se define en negativo, en contraposición a lugar. Los no lugares, como las estaciones de tren o los aeropuertos, son **lugares de confluencia** de personas que van de un sitio a otro. A veces, el número de personas en tránsito es muy elevado. En los grandes aeropuertos, las distancias a recorrer en su interior pueden llegar a ser muy grandes. Señales, anuncios, pasillos, salas de espera, tiendas y restaurantes… La **funcionalidad**, como la de los grandes hoteles (puede verse *Lost in translation*, reflexión aquí), es un valor máximo. Se trata de adecuar todo a personas que están de paso de forma fugaz.

Vivir en casa y **estar de paso** son dos formas fundamentales de

estar en el mundo. Somos o estamos en el mundo haciéndolo habitable (siguiendo la idea que Heidegger explicó con brillantez). Pero estar de paso es también una parte de nuestras vidas. A veces es estar en un sitio de manera algo larga en el tiempo aunque pasajera: estamos una temporada, de duración variable: unos meses, unos años. En esta ocasiones no viviremos en casa como vivimos en nuestras residencias habituales. Hoteles, residencias, alquileres… Las formas de estas formas de vida estables pero pasajeras son variadas. La movilidad, que atraviesa y modula esta forma de vivir transitoria, se lleva al extremo cuando nos disponemos a viajar. El estar de paso aquí es literal: no hay permanencia alguna.

Augé subraya que estos no lugares son espacios de anonimato. La funcionalidad, como decíamos, es el gran valor. Como no son lugares de arraigo, no son lugares de construcción de la identidad ni con carácter histórico. No son lugares en los que vivir, no son lugares de encuentro.



Aeropuerto Internacional Chhatrapati Shivaji – Terminal 2 / SOM

Sin embargo, la experiencia de la habitabilidad de estos espacios es más compleja que la sugerida por la expresión, negativa en su formulación, de “no-lugar”. Muchos de los nuevos grandes aeropuertos tienen dos características que no se ajustan del todo a esta descripción. Por un lado, afamados

arquitectos diseñan estaciones y edificios con un fuerte **valor icónico**, como esos nuevos edificios culturales de muchas ciudades (sobre los edificios icónicos, reflexión aquí).

La **espectacularidad** de algunos grandes espacios, tanto por dentro como fuera, hacen del edificio algo bello para ver y para estar. Algunos aeropuertos ya no son solo funcionales. Se convierten en enormes esculturas que se pueden ver desde el avión. Son instalaciones que, estando lejos de los centros de las ciudades a los que se llega, pueden llegar a ser una carta de presentación del mismo país.

Además de ello, hay **esfuerzos por hacer más habitable** la estancia transitoria en la medida de lo posible. Que sean espacios cómodos, limpios, con buenas condiciones de luminosidad, de sonido, con salas de espera que tengan algo de calidez. Muchísimas veces no es así, pero en los aeropuertos, donde los tiempos de espera son mayores, se cuida esto cada vez más.

Esto no ocurre en la gran mayoría de las estaciones y aeropuertos que podrían ser considerados como intercambiables entre sí, sin señas de identidad marcadas. Mirando el edificio, el andén… podemos pensar con facilidad que, en ese momento, podríamos estar en cualquier estación: "todas las estaciones son iguales" decimos. Esta experiencia común que tenemos en estos espacios no invita a permanecer. Se da, por lo tanto, una experiencia algo ambivalente: en algunas ocasiones se realizan esfuerzos para favorecer la comodidad en la estancia y, a la vez, todo está diseñado para no permanecer. La experiencia de transitoriedad, de provisionalidad, es intensa.

La experiencia del tiempo: aceleración y sosiego

La experiencia de transitoriedad está muy subrayada en las estaciones. Junto al movimiento y a la movilidad ligados al

partir y llegar de viaje, experimentamos el tiempo de forma intensa y peculiar. Muchas veces se da una mezcla de ritmos muy intensa. Podemos correr para llegar a tiempo al transbordo, por ejemplo. No queremos perder el tren, el autobús… Aunque no siempre ocurre, esperamos que se cumplan los horarios de partida y llegada. Queremos puntualidad. Eso no impide que, por otro lado, las estaciones sean lugares donde muchas veces esperamos, a veces tiempos largos.



El reloj de *The Exchange* en Bristol conserva dos minuteros que marcan la hora local y la de Londres. Wikipedia. HPIM0993.JPG

Respecto a la **puntualidad**. La extensión de las líneas de tren obligó a uniformar la hora en el interior de los países y, a la vez, coordinarla entre ellos. La presencia de enormes relojes en las estaciones de tren es una seña de identidad propia de las mismas. Los horarios de trenes son un ejemplo de cómo la puntualidad y la exactitud son formas de vivir el uso del tiempo muy propias de las últimas centurias.

La estrecha asociación que realizamos entre **tiempo y economía** se condensa en la expresión atribuida a Benjamin Franklin: “el tiempo es oro” / “el tiempo es dinero”. El tiempo lo ahorramos, lo gastamos, lo usamos; también invertimos tiempo en… Al nombrar el tiempo de esta manera lo vinculamos a la actividad productiva. Desde esta perspectiva, vivimos un

tiempo profundamente lineal como subrayó Weber hablando de la modernidad. El tiempo pasa y no vuelve. Por lo tanto, no se puede malgastar. Con el predominio del tiempo del reloj, el tiempo se vuelve un bien escaso. El tiempo se vive como algo disponible y se extiende la idea de que no puede haber huecos. (Puede verse el breve libro de Andrea Köhler, *El tiempo regalado. Un ensayo sobre la espera*, 2012).

Pero frente a esta manera de vivir el tiempo, tiempo como *Cronos*, **tiempo medido**, tiempo del reloj, está el tiempo como *Kairós*, como **tiempo pleno**, el tiempo valioso. Ese tiempo es empleado en leer, pasear, charlar. El mismo esperar, hacer una pausa, vivir un tiempo de ocio, es una forma diferente de vivir el tiempo. También lo podemos vivir como tiempo bien aprovechado, pero el acento muchas veces está, no en lo que conseguimos, sino en experimentar que son actividades valiosas por sí mismas, en las que el paso del tiempo en la realización de la actividad no es tan importante como la actividad misma (una breve reflexión sobre estas dos forma de tiempo, aquí).

El tiempo como *Cronos* vivido en esta época "económica" de vivir el tiempo alimenta la idea de que el tiempo está definido por la prisa, por la **aceleración**. El tiempo como *Kairós*, al subrayar el presente vivido y no lo que se quiere alcanzar, está modulado por el **sosiego**.

Estaciones y espera

Una de las realidades vividas en las estaciones es la espera. **Esperar** es una vivencia humana fundamental: esperamos en la antesala de la consulta de un hospital a que nos comuniquen un diagnóstico, esperamos a que nos atiendan en un comercio, esperamos al tren, esperamos una llamada importante, esperamos a una persona con la que nos hemos citado…

La espera está atravesada por una **pasividad**, por una inactividad que a veces nos pone nerviosos. No queremos perder el tiempo. Aprender a usar, a vivir, los tiempos de espera es

un arte. Podemos distraernos, algo muy fácil de conseguir ahora con el móvil. Podemos leer, pensar… Podemos vivir este tiempo disponible como una ocasión excelente para tomarse un tiempo necesario para considerar tal o cual situación… Como dice Köhler, podemos vivirlo como una pausa, no solo querer aprovecharlo.



Egorovic Makovsky, *La sala de espera del doctor,* 1870

La espera **nos ata al lugar** en el que esperamos. **Nos ata al presente** aunque la espera esté orientada al futuro. Como decíamos, hoy queremos puntualidad en los transportes. La espera, según eso, tiene una hora marcada como final. La experiencia de la espera, que va del tiempo vacío y no productivo, al tiempo pleno, al tiempo de la pausa, se modula cuando nos anuncian un retraso. La demora en la llegada o partida respecto de lo previsto, la tardanza, el retraso… pueden poner a prueba la paciencia.

Como explicaba Husserl, en la espera vivimos el **todavía-no**. La conciencia del tiempo en la mera espera es muy aguda. La espera ilusionada de una persona con la que nos vamos a reencontrar pasado ya mucho tiempo; la espera deprimente de una persona con la que no queremos estar, cuya compañía vivimos como una carga… En el todavía-no vivimos una anticipación, un futuro imaginado y coloreado emocionalmente de formas diversas. La espera puede estar unida a la

conciencia de que vamos a llegar tarde a otro sitio, de que no vamos a coger un transbordo…

Vivir el tiempo de la espera como *Cronos* o como *Kairós*. En ambos casos, las **salas de espera** deben diseñarse para que la espera sea cómoda, para aliviar la posible impaciencia. En las estaciones se dan muchos avisos, a veces con mensajes, otras con rótulos. La información es necesaria, pero la sobreestimulación puede importunar el "tiempo de la pausa". A la vez, no podemos permitirnos el lujo de distraernos y perder el tren…

Si la espera se mezcla con el miedo, el tiempo también pesa, pero pesa sobre todo la anticipación y la incertidumbre sobre la información que se nos va a dar. La comunicación de un diagnóstico que puede ser grave, esperar a que nos informen del resultado de una operación quirúrgica de una persona querida, o de un dictamen de culpabilidad o inocencia, de los resultados de unos exámenes en una oposición… Estas situaciones de espera tienen rasgos propios que habría que tratar de forma autónoma. Esperar para coger un medio de transporte no está asociado normalmente a esa incertidumbre. El peso del tiempo es lo que hay que aprender a vivir.

Arquitectura del tiempo

¿Puede el diseño arquitectónico influir en nuestra vivencia del tiempo? Están los paneles informativos, las tiendas, las cafeterías… Pero más allá de ello, el tratamiento de la luz, los espacios más o menos amplios, los colores de las paredes y de los elementos decorativos, modulan nuestra percepción del tiempo. Los colores cálidos, así como los materiales naturales transmiten mejor la sensación de lugar acogedor y estabilidad.

La **amplitud** y apertura de los espacios expande la mirada y tranquiliza, como esas cristaleras a través de las cuales vemos los aviones y trenes. Creo que esto lo podemos comprobar

si imaginamos esperar en espacios angostos y estrechos, mal iluminados, sin referencias al exterior. Algunas imágenes de Kafka en *El proceso*, que tan brillantemente llevó Welles al cine (1962; reflexión aquí) comunican con eficacia esta idea. Pero no es solo la amplitud. Las plazas vacías de De Chirico (reflexión aquí) también comunican desasosiego. Además de la amplitud, la presencia de la luz natural y el tratamiento de los sonidos también contribuyen a una espera más sosegada.

Las estaciones deben diseñar con acierto las dos dinámicas de los usuarios: la movilidad y la espera. Maletas, chequeos de seguridad son trámites escenarios que funcionan como embudos bastante molestos. La unión del movimiento y el tiempo es el **ritmo**. El diseño de los recorridos puede tener en cuenta esta dimensión, tratando de aliviar la sensación de aceleración. No todo depende de nuestra actitud; también el entorno ayuda a vivir bien el tiempo.

Final

Las estaciones son lugares de paso. Son como los umbrales de las casas y edificios. Todavía no estamos en tránsito pero estamos en el sitio donde se coge el medio de transporte. Ya hemos salido de nuestros lugares de origen pero no hemos llegado a nuestro destino. Cuando llegamos, salimos de la estación. Son **espacios intermedios** con una peculiar experiencia de la temporalidad. Son un **umbral**.

La prisa que a veces tenemos se une muchas veces a una espera prolongada. El tiempo del reloj, medido con precisión por horarios y paneles informativos, se entrelaza con otro tiempo más abierto: el tiempo de leer, mirar, conversar o simplemente esperar. Por eso la arquitectura de las estaciones no organiza únicamente flujos de movimiento. También modula la forma en que vivimos el tiempo: la amplitud de los espacios, la presencia de la luz natural, la visibilidad de trenes o aviones, el ritmo de los recorridos. Todo ello puede intensificar la sensación de prisa o, por el contrario, hacer

más habitable el tiempo de la espera.