

Estación de Canary Wharf

PROLONGACIÓN DE JUBILEE LINE. LONDRES

Arquitectos: Sir Norman Foster & Partners

Fotografías: Richard Davies

Fecha de proyecto: 1991

Fecha fin de obra: Septiembre, 1999

La estación Canary Wharf tiene la mayor capacidad de viajeros de la nueva extensión de la línea Jubilee. Con treinta y cinco metros de ancho, veintisiete metros de profundidad y trescientos trece metros de longitud, la estación es tan larga como alta es la Torre Canary Wharf (el edificio más alto de Gran Bretaña).

La estación se encuentra completamente bajo tierra, construida dentro del muelle drenado de West India con construcción en seco. Un nuevo parque cubre la estación a nivel del suelo, donde los únicos elementos visibles que anuncian la estación son las tres cubiertas curvadas de cristal y acero de la entrada. Estas estructuras impiden que entre la lluvia y el viento en la estación al mismo tiempo que permiten que una gran dosis de luz natural se adentre en la cavidad de la estación.

La gran escala de la estación fue diseñada para acomodar el sustancial incremento de pasajeros que se produjo tras la finalización de los proyectos en desarrollo en Canary Wharf. El volumen total del tráfico que se anticipaba definió las líneas generales del diseño de la estación: claridad en la

circulación, durabilidad de los materiales y facilidad en el mantenimiento. London Underground Ltd requería una estructura con una esperanza de vida de doscientos años. Para asegurar la seguridad de los pasajeros y cumplir con la severa normativa anti-incendios exigida para las estaciones de metro, no se pudieron utilizar materiales combustibles. Estas exigencias dieron lugar a un edificio con un diagrama simple y con materiales y acabados funcionales, elegantes y resistentes.

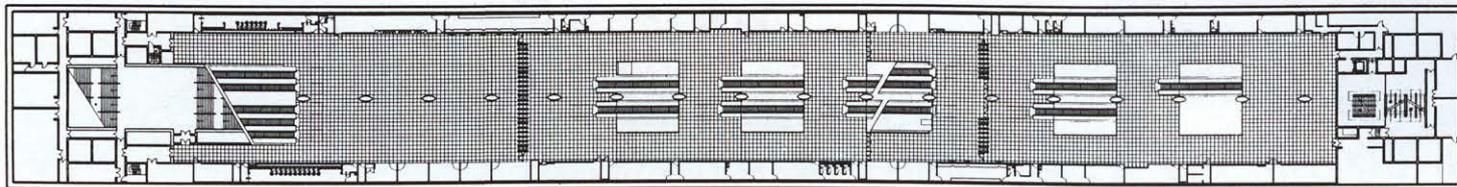
Veinte juegos de escaleras mecánicas llevan a los pasajeros al vestíbulo de entrada y posteriormente al nivel de los andenes. Tanto si se accede directamente al nivel de las vías o si se entra por la planta baja de la estación, hay una única ruta claramente definida para los pasajeros, lo que minimiza la necesidad de señalización. Las máquinas expendedoras de billetes, las oficinas administrativas y las tiendas se sitúan a lo largo del vestíbulo, dejando el espacio central despejado para el movimiento de pasajeros.

Columnas de hormigón armado de planta elíptica se alzan desde el nivel de las plataformas

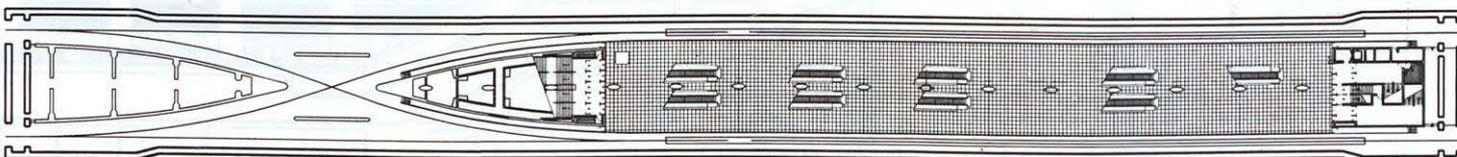
hasta la cubierta donde los ajustes elípticos permiten a la estación movimientos en respuesta a las presiones geológicas. Las columnas de hormigón y la estructura de la cubierta fueron encofradas in situ y tienen acabado natural. En la base, las columnas están revestidas con acero inoxidable para prevenir el vandalismo y su deterioro.

El suelo está cubierto con losas de hormigón prefabricado. Todas las demás superficies son de acero inoxidable, aluminio o cristal. Esta estética robusta e ingenieril destaca especialmente en el nivel de los andenes donde las paredes de hormigón se han dejado vistas.

La prolongación de la línea Jubilee introduce innovaciones de seguridad como unas pantallas protectoras en el borde del andén, que protegen a los pasajeros de los trenes que llegan o que parten. Ascensores transparentes aumentan la seguridad de los pasajeros y evitan el vandalismo. Todo el cableado se alberga debajo de los andenes o detrás de las paredes y es accesible por pasajes de mantenimiento, permitiendo que éste se realice sin interrumpir a los usuarios de la estación. ■



Planta de acceso.



Planta de andenes.



Maqueta del interior de la estación.

RICHARD DAVIES

Sección longitudinal.

