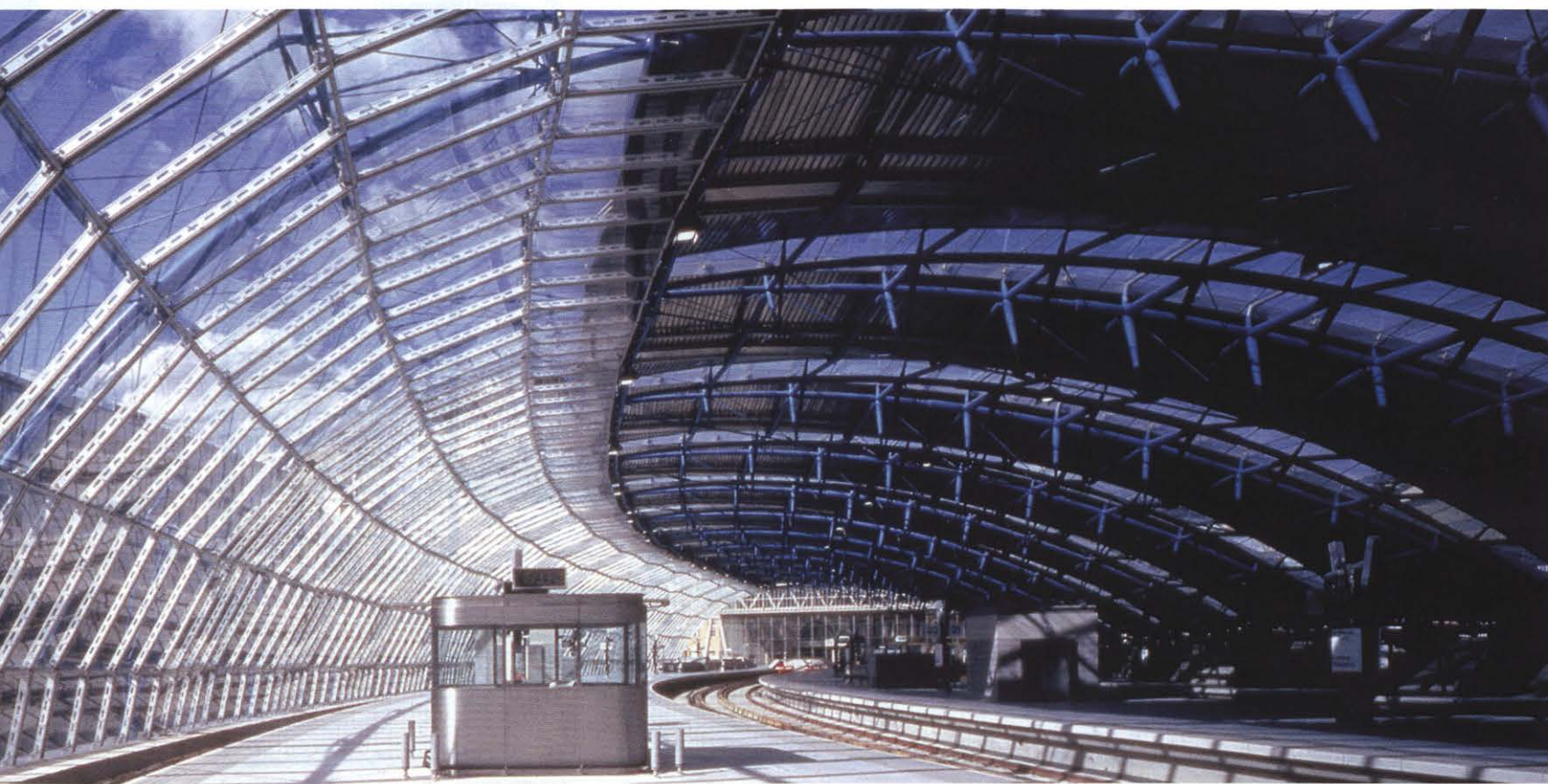




REID PECK

JOHN LINDEN



Terminal Internacional de Waterloo

LONDRES

Arquitectos: Nicholas Grimshaw & Partners
Fotografías: Reid & Peck
 y John Linden
Fecha de proyecto: 1988
Fecha de construcción: 1993

La Terminal Internacional de Waterloo es una estación de trenes que hace la misma función que un aeropuerto. Está en competición directa con el tráfico aéreo, como el lugar desde el cual es posible llegar a París en tres horas y contiene gran cantidad de servicios e instalaciones que suelen asociarse a un aeropuerto - inmigración y aduanas, vestíbulos de salidas y llegadas y toda la infraestructura necesaria para manejar hasta quince millones de pasajeros al año. Al mismo tiempo sigue siendo una estación de trenes, un edificio heróico en una zona urbana densa, a menos de diez minutos a pie de Trafalgar Square y con una parada de taxis a 15 metros de la barrera de paso.

El lugar complica el proyecto a la vez que le da potencia e importancia. Tiene tan sólo el ancho suficiente para la estructura de la terminal y las cinco vías y está limitado a un lado por líneas eléctricas y debajo por los túneles del metro de Londres. A pesar de esto la terminal se ha insertado en la estación de trenes más concurrida de Europa sin interrumpir ningún servicio. Un objetivo importante para las premisas del diseño era que la

estación debía tener su propia identidad, apropiada para la representatividad de la terminal como el primer monumento a una nueva era del ferrocarril. Se estudiaron muchos esquemas alternativos con el objetivo de crear una terminal "aerodinámica" que permitiera a los pasajeros atravesarla con las menores molestias y la mayor rapidez.

El punto de atención, tanto de la técnica estructural como del espectáculo arquitectónico, es la cubierta. Tiene cuatrocientos metros de longitud y una planta estrecha y sinuosa que ha sido determinada por el solar y la disposición de las vías. Su característica más llamativa es la asimetría de los pilares que deriva de la situación de una vía pegada al borde oeste del solar y de la necesidad de que la estructura ascendiera con más pendiente en este punto para albergar los trenes. Éste es el lado desde donde se accede a la terminal y está revestido enteramente de vidrio, quedando la estructura al exterior. De esta forma se crea un escaparate para los trenes, y los pasajeros tienen, al mismo tiempo, una vista de Westminster y del Támesis desde el interior. La estructura se extiende lo suficiente para cubrir los

trenes de cuatrocientos metros de longitud, albergando a los ochocientos pasajeros que utilizan cada tren. La estructura es básicamente un arco rebajado de tres puntos. La "piel" de la estructura creó nuevos problemas. Debido a la naturaleza de la estructura, una vidriería estándar habría sido muy cara y su colocación habría sido compleja y lenta, difícilmente asequible en el corto espacio de tiempo de que se disponía. Esto se resolvió con una solución de "encaje suelto" en la que se utilizaba un número limitado de tamaños de las piezas, cada una contenida en su propio marco y solapándose una sobre otra a modo de tejas. Están unidas por los lados con juntas de neopreno, que se contraen o dilatan para acomodar los giros y las anchuras variables.

La cubierta es la imagen exterior del edificio, pero sólo comprende un diez por ciento del coste. El resto del proyecto se divide en tres partes principales: un aparcamiento subterráneo que forma una balsa que se expande sobre las líneas de metro inmediatamente inferiores y constituye la cimentación de la terminal; un viaducto de dos plantas que se apoya sobre esta base y soporta los andenes, creando el recinto para dos plantas de pasajeros, incluyendo instalaciones de salidas y llegadas. El componente final lo constituyen las obras en los sótanos de ladrillos de la estación existente, gran parte de los cuales no quedarán vistos al público.

El edificio de 130 Libras se completó para la British Railways Board dentro del presupuesto y en el plazo de tiempo previsto. ■

