



Arquitectos Asociados: John B. Parkín, Ottawa.

# LA NUEVA ESTACION FERROVIARIA DE OTTAWA

La nueva estación de Ottawa, concluida en 1966, sustituye al antiguo terminal de la ciudad con más de 50 años de existencia, porque fue demolido por el nuevo planeamiento de la Confederation Square y el Centro de Negocios.

El conjunto está formado por la nave principal con una cubierta de estructura metálica así como las alas laterales con el restaurante, la cafetería, administración central y los locales para personal, con dormitorios y zonas de estar. Un túnel conduce a los andenes.

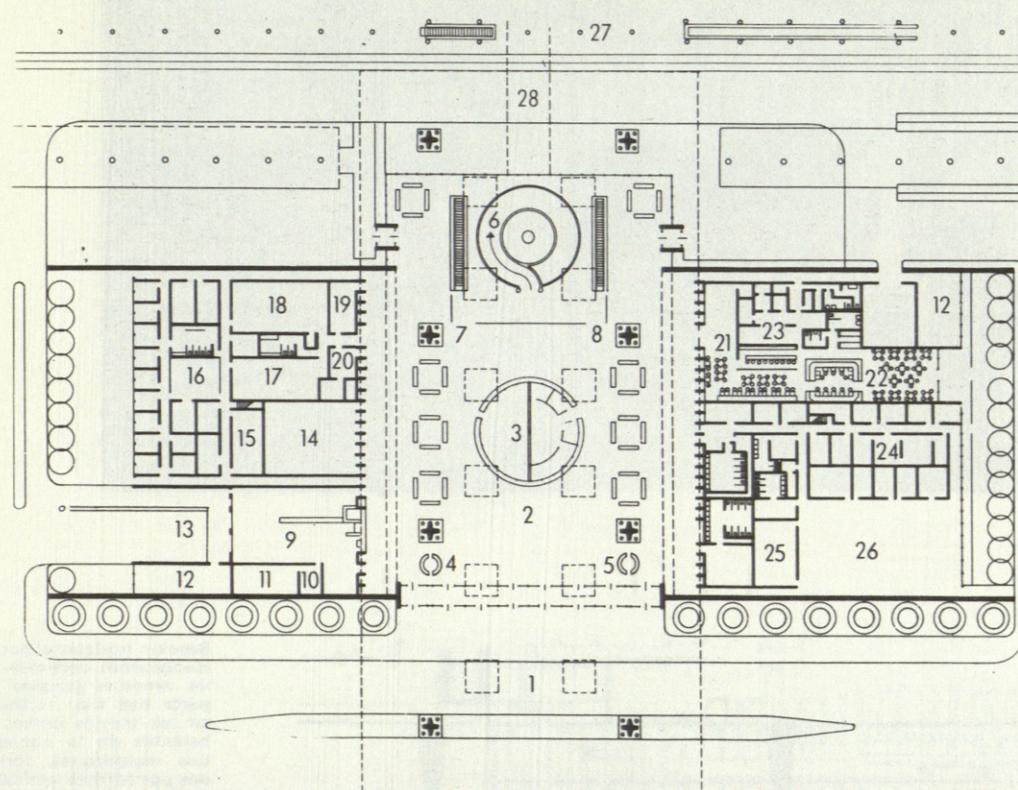
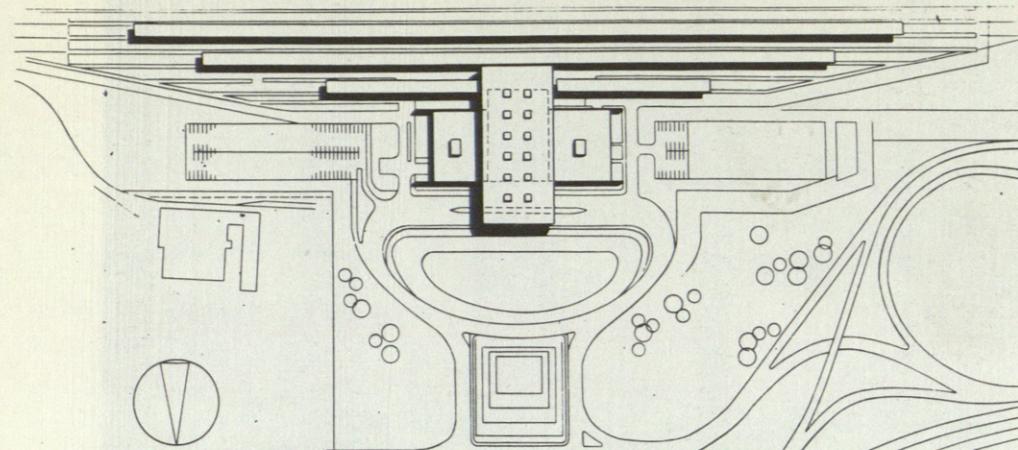
La nueva estación, situada en un extenso

terreno cerca del puente Hurdman, sobre el río Rideau, servirá para ubicar las estaciones terminales comunes, así como las instalaciones anexas de las dos Compañías férreas. Estas son la "Canadian National Railways" y la "Canadian Pacific Railway Company".

La estación tiene una planta cruciforme con tres cuerpos independientes totalmente entre sí, pero constituyendo una unidad: la gran nave central, que es también sala de espera para los viajeros con las taquillas centralizadas.

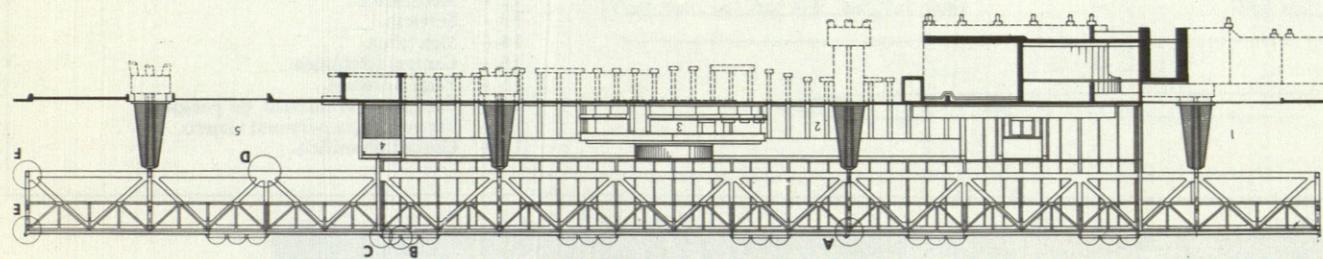
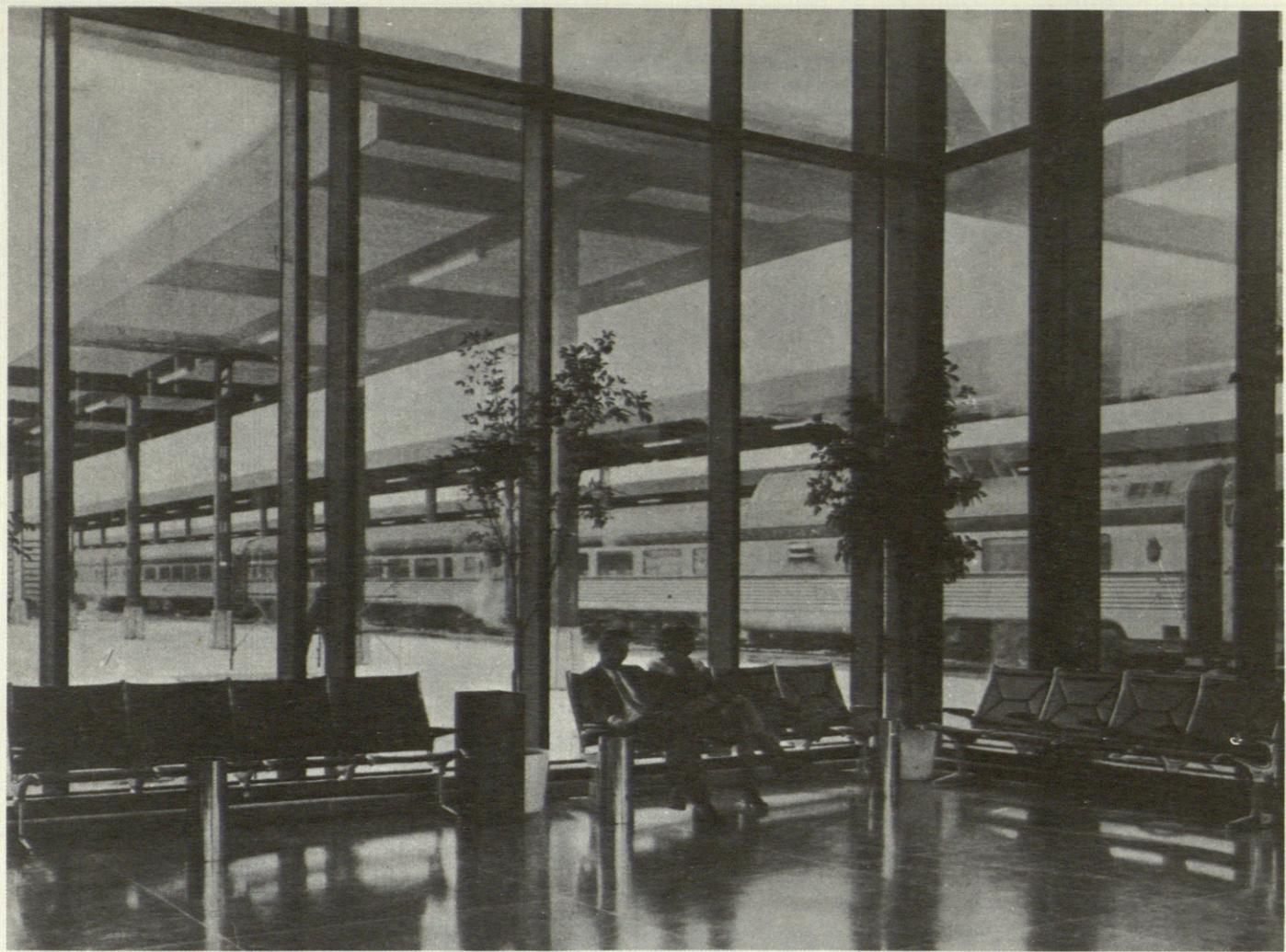
Una rampa conduce a un túnel subterráneo

que comunica a ésta con los andenes. Contrastando con esta nave, totalmente acristalada por sus cuatro caras, se encuentran los locales de servicios y oficinas en alas totalmente cerradas al exterior con muros de hormigón visto. Independientes del tráfico de pasajeros se encuentran las centrales de calefacción y energía, las oficinas del Jefe de Tráfico, la separación del material rodante, Correos y Comunicaciones, los cuales se sitúan en edificios independientes al otro lado de las vías procedentes de Saliente y Poniente que se dirigen de la Estación Terminal.

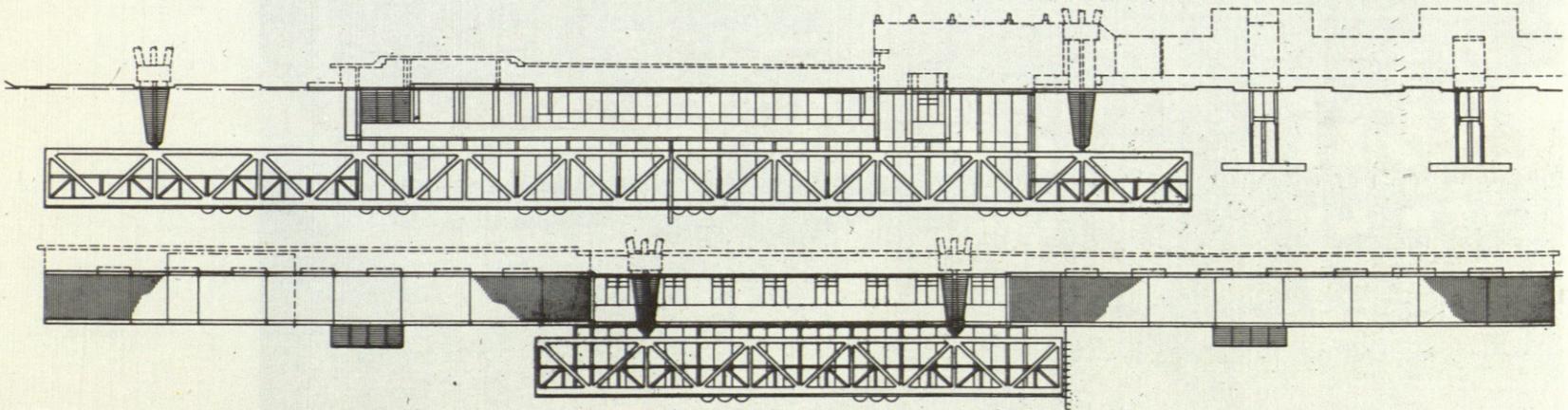


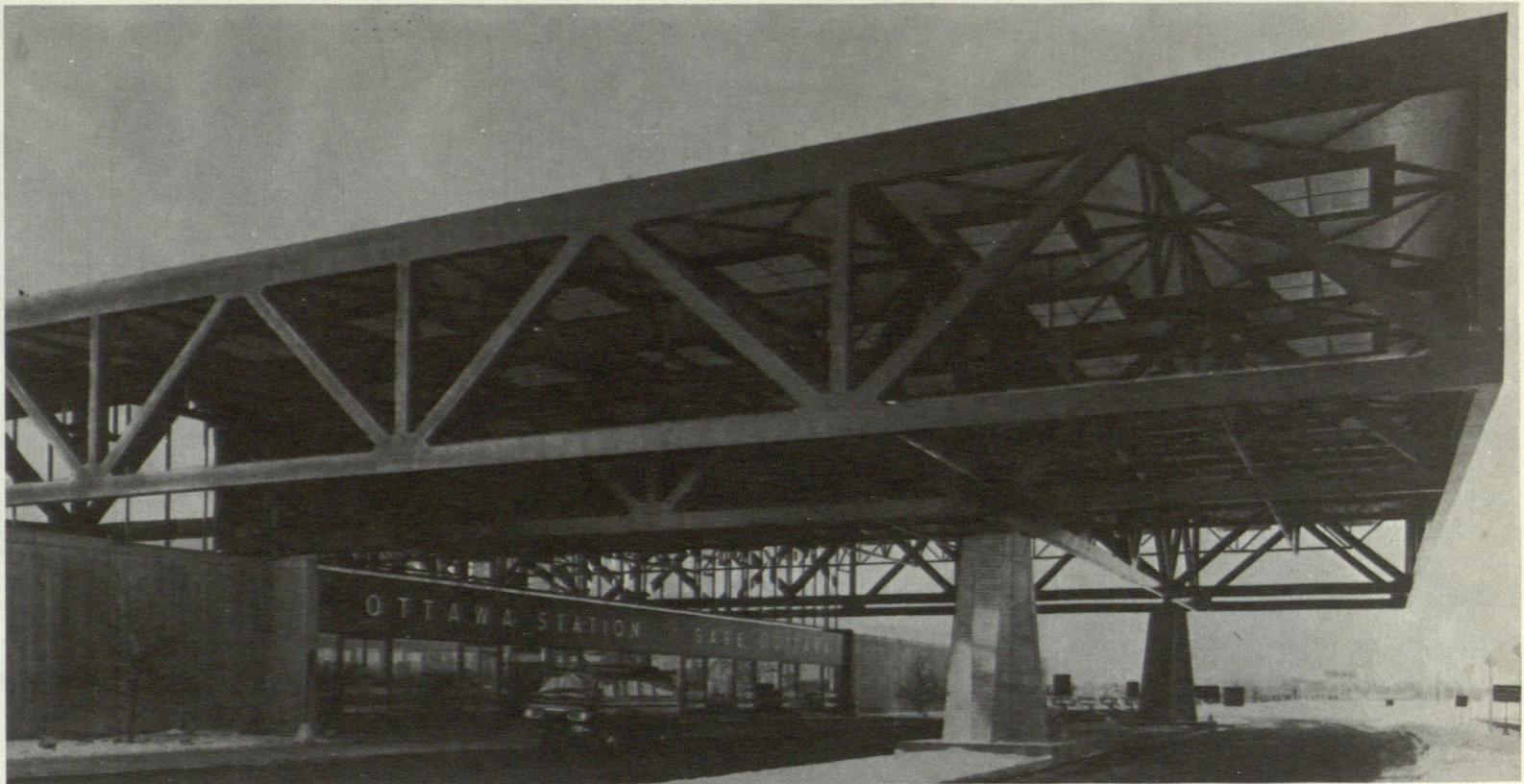
- 1 – Llegadas y salidas de pasajeros desde autobuses.  
 2 – Nave de la estación.  
 3 – Despachos de billetes.  
 4 – Información.  
 5 – Taxis.  
 6 – Rampa.  
 7 – Llegadas.  
 8 – Salidas.  
 9 – Despacho de equipajes.  
 10 – Control.  
 11 – Aduanas.  
 12 – Mecánicos.  
 13 – Servicio.  
 14 – Maleteros.  
 15 – Central telefónica.  
 16 – Estar personal.  
 17 – Cantina y vestuarios de personal.  
 18 – Estancia para personal viajero.  
 19 – Central de tráfico.





Sección horizontal por los mangtones verticales de las ventanas gemelas. En parte han sido recibidos en los tramos cortos las bajantes de la cubierta. Los mangtones, formados por perfiles laminados doble I de ala estrecha han recibido un recubrimiento de aluminio anodizado.





La gran cubierta, con dimensiones de 50x110 metros cuadrados, "flota" a 11 metros de altura por encima del suelo de la nave y está sostenida por ocho gruesos soportes de hormigón armado ensanchados en sus bases. La estructura de esta cubierta tiene en cuenta tanto las dilataciones debidas a las grandes diferencias climatológicas, así como las vibraciones producidas por el tráfico de trenes. El movimiento de la cubierta es tenido en cuenta por medio de una junta de dilatación de 35 mm. de ancho entre ésta y el paramento de cristal exterior.

La estructura de cubierta está compuesta por un entramado metálico, con vuelos por todas sus caras de unos 10 metros lineales.

Las formas principales tienen cinco metros de altura y descansan sobre los pilares, con luces entre ejes de 25 metros lineales; un sistema secundario de correas y tirantes con alturas de 2,4 metros, luces de cinco metros y situado en la parte superior de la cubierta refuerza la anterior estructura. Las jácenas perimetrales están compuestas por perfiles rectangulares soldados.

Paramentos exteriores de cristal cierran la nave por sus cuatro caras. Están constituidos por finos manguetones de perfiles laminados, recubiertos de aluminio anodizado en negro.

Las lunas exteriores descansan sobre unas

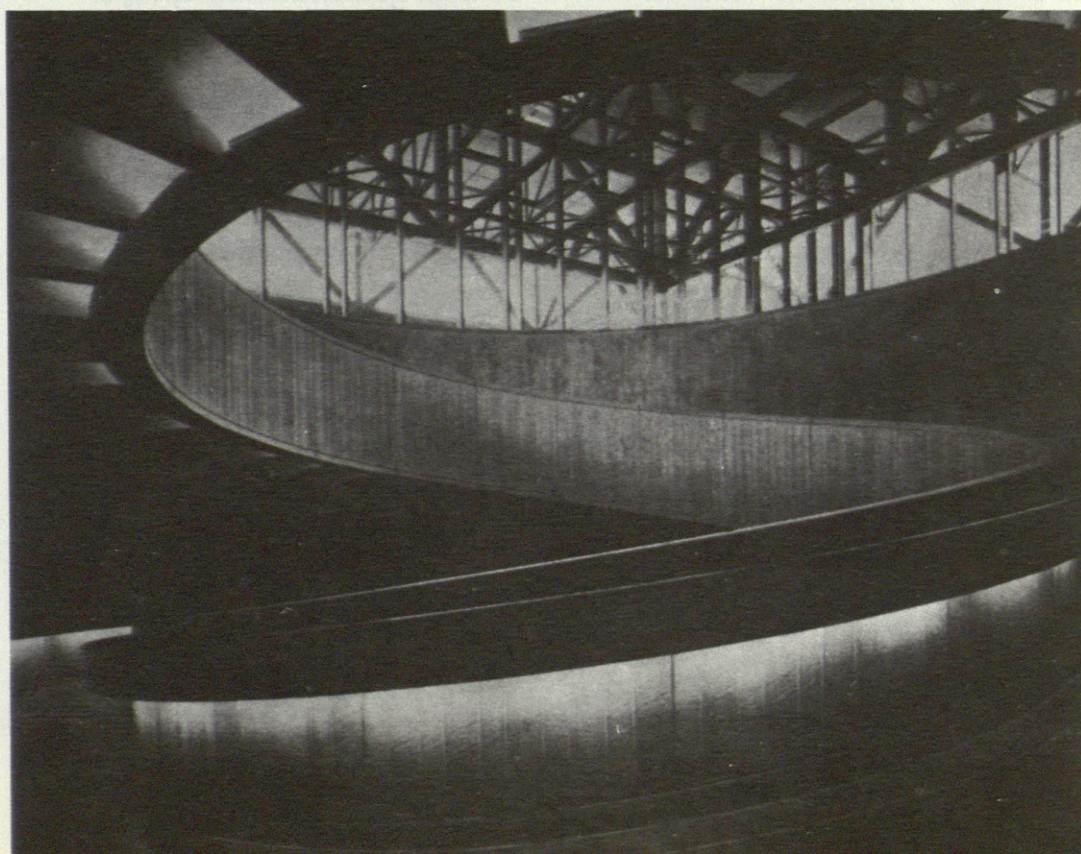
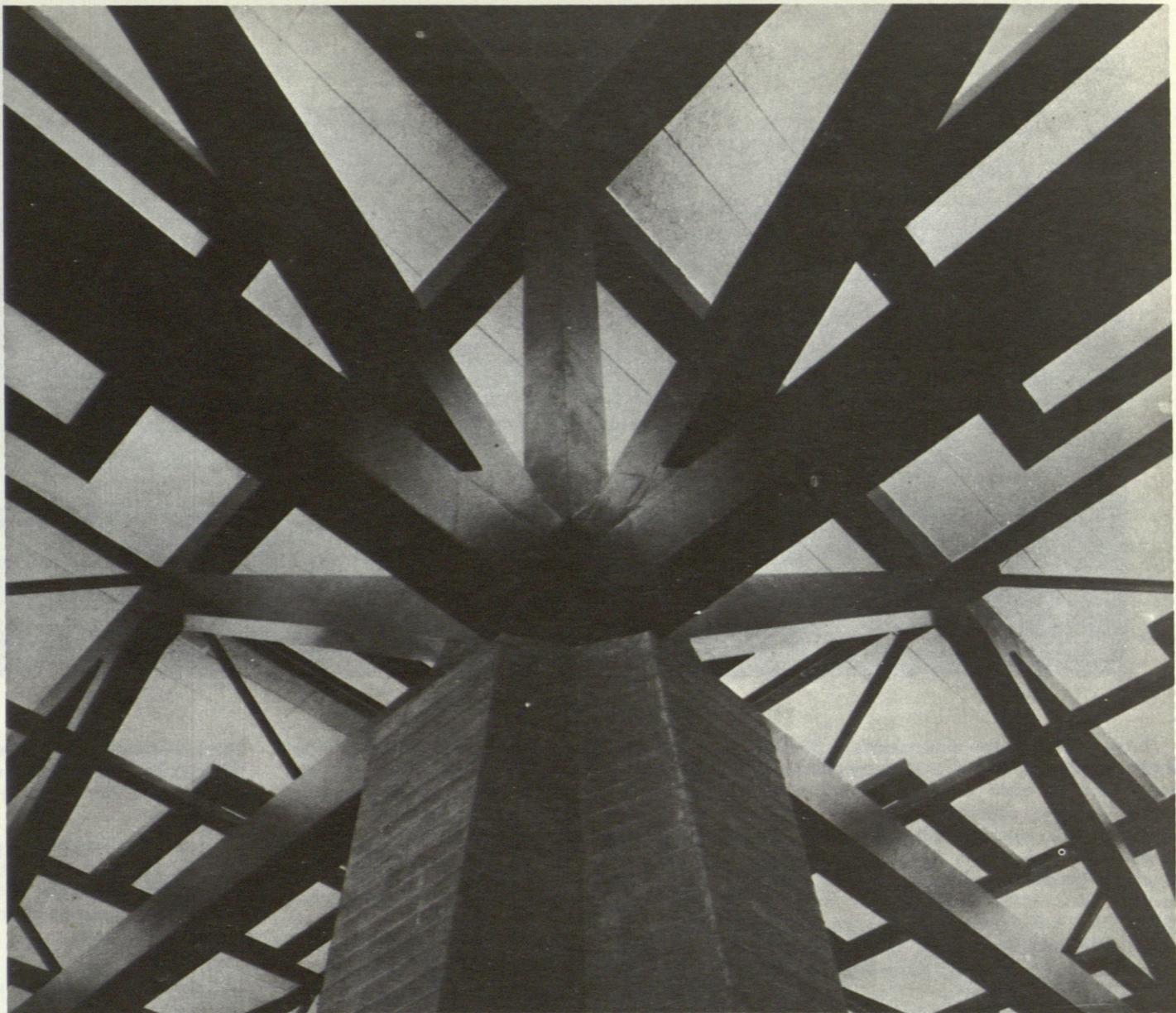
bases elásticas de Neopreno, que impide la transmisión a éstas de las vibraciones producidas por el tráfico ferroviario desde los rígidos cimientos.

Entre los manguetones pareados de fachada, situados a intervalos regulares, se sitúan las bajantes para el desagüe de las cubiertas.

Doce cupulines de plástico facilitan una iluminación adicional.

El recubrimiento de la cubierta está constituido por planchas de hormigón espumoso de 6" de espesor, con una capa superior de hormigón de 2". La lámina superior la forma un sistema de cubierta de gravilla.





Detalle de la estructura de la estación de Ottawa y pormenor de la rampa que lleva a un túnel subterráneo de salida a los andenes.