



Una gran carpa coronará la estación de la Expo'92 en Sevilla.

Ya están montados los andenes y la cubierta

## La terminal ferroviaria de la Expo'92

De los 36 millones de visitantes que acudirán a Expo'92 de Sevilla, más de 2.500.000 accederán al recinto a través de la terminal ferroviaria situada en la isla de la Cartuja. Los trabajos de infraestructura y cobertura están muy avanzados y las edificaciones se levantarán en el transcurso del próximo año. La mayor parte de las actuaciones corren a cargo de la Sociedad Estatal, salvo las obras de vía, que son por cuenta de Renfe. Una moderna construcción coronada por una gigantesca carpa servirá de antesala al fascinante mundo de la Expo 92.

Esther CERRILLO

**A** esta terminal ferroviaria llegarán en 1992 los trenes de Alta Velocidad que unirán Sevilla con Madrid en dos horas y cincuenta minutos.

Se calcula que casi 500.000 personas realizarán un viaje directo desde Madrid hasta la terminal Expo. Otros dos millones de usuarios accederán a la terminal mediante trenes tipo lanzadera procedentes de la nueva estación de Santa Justa.

La media diaria será de 15.000 usuarios, siendo julio y agosto los meses de mayor afluencia de viajeros en el transcurso de la Exposición Universal.

Los trabajos encaminados a la construcción de dicha terminal avanzan con rapidez y ya están montados los ande-





Casi 33.000 personas desfilaron por «Expo-Ave».

A ella llegarán  
en 1992 los trenes  
de Alta Velocidad que  
unirán Sevilla con Madrid  
en menos de tres horas

nes y la cubierta. Las obras de infraestructura y cobertura finalizarán a principios de 1991 y las edificaciones, a cargo de la Expo'92, se construirán una vez que Renfe realice las instalaciones de acometida definitivas.

En principio, parece ser que esta terminal permanecerá en pie sólo mientras dure la Exposición Universal. No obstante, habrá que esperar la decisión definitiva respecto a su carácter de provisionalidad o permanencia.

#### Apuntes técnicos

La terminal de la isla de la Cartuja está emplazada en los alrededores del recinto, muy cerca de la Puerta Oeste. Su superficie es de 11.800 metros cuadrados aproximadamente, de los que 1.800 corresponden a un vestíbulo y el resto, 10.000 metros cuadrados, al entramado de andenes y vías.

Habrán tres andenes y cuatro vías. Los andenes extremos tienen una lon-

gitud de 275 metros y el andén central, de 460 metros, permitirá instalar trenes de doble composición.

La construcción estará cubierta por una gran carpa a base de una doble estructura textil de PVC formada por arcos semicirculares que se cruzan entre sí. La armadura metálica se compone de varios arcos tubulares de sección triangular, fijados por una junta también tubular. El conjunto de la construcción es de tipo emparillado tridimensional.

Los arcos están colocados en zócalos de hormigón con anclajes previamente sellados y tienen un diámetro de 52,184 metros, con una sección triangular de 1,40 metros de alto. Están cruzados entre sí y configuran una sección elíptica. La armadura está protegida por una protección antimoho más dos capas de acabados sobre hierros enarenados. El color resultante es azul.

La tela superior, gris y de caucho sintético, está fijada a la armadura metálica por medio de cordones, tensada y colocada en la parte superior del arco.

El coste del montaje de los  
7.200 metros de vía de  
ancho internacional que  
servirán de acceso  
corre a cargo de Renfe

Los niños  
disfrutaron  
especialmente  
con las  
maquetas  
de «Expo-Ave».



Su superficie calada facilita la ventilación y la protección solar.

La tela inferior, de color blanco, es traslúcida y opaca para garantizar la estanqueidad. Ambas envolturas dejan unas bandas laterales en forma de arco, en tono amarillo, y, de esta forma, configuran los colores corporativos del sistema AVE. Esta estructura está diseñada de manera que posibilite colgar de ella la catenaria.

La empresa que ha montado la estructura de cobertura es Sirhem, sociedad de origen francés con accionistas como Spie Btatignolles y Compagnie Générale Des Chemins De Fer.

A ambos lados del vestíbulo se colocarán las edificaciones que albergan la dotación de servicios: información, almacén, vestuario, facturación, comercios, enclavamiento, sala terminal de redes, telecomunicaciones, sala VIP, cafetería y aseos; un total de 600 m<sup>2</sup>, que se construirán con el sistema de edificación modular de Expo'92.

El pavimento de la terminal es aglomerado asfáltico y pintado en color gris





# GERENCIA DE OBRAS EN SEVILLA Y CORDOBA



con un tratamiento superficial denominado «sistema teimpau». La empresa encargada de esta cuestión es la española Teimper, S. A.

## Acceso al recinto

Esta obra posibilitará el acceso ferroviario a las instalaciones en la isla de la Cartuja, partiendo de la estación de Majarabique, pasando sobre la doble vía actual de Madrid-Sevilla San Bernardo, y discuriendo paralela a la línea Sevilla-Huelva.

La construcción de este ramal de 7.200 metros de longitud se realiza con traviesas de doble ancho y carril de 54 kilogramos, procedentes de los levantes de otras instalaciones de vía.

El coste de las obras de vía para Renfe es de 460 millones de pesetas, dado que el resto de la infraestructura corre a cargo de la Sociedad Estatal para la Expo'92, de acuerdo con el convenio suscrito por ésta y la Compañía.

Actualmente se están determinando las instalaciones de seguridad mínimas necesarias para poder realizar el acceso en condiciones adecuadas. ■

Fotos: MAN y MEGA

## «Expo-Ave» estuvo en la terminal de la Expo'92

Del 8 al 18 de noviembre esta terminal ferroviaria sirvió de escenario a la exposición sobre Alta Velocidad Española. Nada menos que 33.000 personas desfilaron por la «Expo-AVE», de las que 7.800 acudieron el último día, fecha en la que se registró la mayor afluencia de visitantes.

Sobre 1.600 metros cuadrados, ocho salas mostraron al público asistente los diferentes elementos que configuran uno de los trenes a la vanguardia de la Alta Velocidad en el mundo. Allí se pudieron contemplar con detalle de elementos como el sistema, el tren, el logotipo, la nueva línea en construcción, las estaciones, el proyecto europeo, así como las medidas correctoras del impacto ambiental.

Una maqueta a escala real del tren Ave fue la auténtica «estrella» de la muestra. Los asistentes pudieron recorrer el coche-cafetería y los vagones de categoría «Club», «Preferente» y «Turista».

La sofisticación, tanto en el interior como en el exterior, es la nota característica del diseño del tren de Alta Velocidad español. La responsable de este aspecto, la empresa británica Addison, asegura que es el tren más atrevido de todos los de su gama en Europa.

Ilustraron el «mundo Ave» numerosas fotografías, paneles informativos, pequeñas maquetas —fijas y móviles—, dibujos, bocetos y vídeos. No estuvieron ausentes las referencias a los servicios a bordo, los tiempos de viaje, la interconexión de los atributos más ventajosos del ferrocarril y la aviación y las nuevas tecnologías.

La inauguración de «Expo-Ave», que tuvo lugar el pasado 7 de noviembre, corrió a cargo de Manuel Chaves, presidente de la Junta de Andalucía. En este acto también estuvieron presentes Julián García Valverde, presidente de la Compañía; Leopoldo Iglesia, director general adjunto de la Unidad de Negocio de Alta Velocidad, y varias autoridades. ■