

expansión que llega hasta principios del siglo XX, una tercera de desarrollo a lo largo del siglo XX y la última con la llegada del tren de alta velocidad y nuevas estaciones desde la última década del siglo XX a la actualidad.

La primera etapa se iniciaría en 1848 con la estación de cabecera de la línea Barcelona- Mataró, y terminaría en 1868 con el derrocamiento de Isabel II. Es la etapa heroica, especialmente experimental. Nacen las primeras estaciones, siempre provisionales y de las que no queda ninguna en pie, como es el caso de la de Atocha en Madrid, las de Valencia, Guadalajara, Toledo, la del Norte en Barcelona, o las de Miranda de Ebro, Tarragona y Alicante, entre otras. Las primeras estaciones se construyen de madera tipo "embarcadero" como la primera de Atocha. Pero la estación se convierte en puerta de la ciudad y por ello cobra una singular importancia.

La etapa de crecimiento y expansión

La etapa de crecimiento y expansión de la red ferroviaria se desarrolla entre 1868 y 1902, con las grandes estaciones madrileñas de Delicias, Norte y Atocha en Madrid. Y junto a ellas en su desarrollo hacia el norte: Zaragoza, Irún, la segunda de Zaragoza la de Santander y las de Burgos y Valladolid. En el desarrollo hacia Levante la de Alicante y en el desarrollo hacia el sur la antigua sevillana de San Bernardo, la de Cádiz, la de Córdoba o Plaza de Armas en Sevilla. Algunas de estas estaciones han desaparecido y otras se han modificado.

La estación de Delicias fue la cabecera de la línea Madrid-Ciudad Real-Badajoz (la directa), y el mismo año de su inauguración (1880) se convirtió en estación término de la línea Madrid- Cáceres-Portugal. El proyecto es del ingeniero francés Émile Cachelière que proyectó el edificio con la cubierta metálica que De Dion había mostrado en la Exposición Universal de París de 1878. En la Estación del Norte además de Mercier, que calculó la estructura metálica realizada en Francia y Bélgica, colaboran el ingeniero francés Biarez, jefe de Vías y Obras, el arquitecto, también francés, Ouliac y Eugenio Grasset. La tercera gran estación madrileña es la de Atocha, transformada totalmente en el siglo XIX. Proyecto de arquitectura de Alberto de Palacio, aunque la gran montera metálica fue calculada, y diseñada, por el ingeniero Henri Saint James, según La Gaceta de los Caminos de Hierro (1893). Otras estaciones se resuelven con estructuras metálicas como Almería (1893-1895), Cádiz, Bilbao o la de plaza de Armas de Sevilla.

Tercer periodo

La estación de Burgos construida en 1901 inicia ya un tercer período, que corresponde al siglo XX. En 1901 fue presentado por el ingeniero E. Grasset, que realiza el proyecto de reconstrucción del edificio. Entre las estaciones más importantes de este período se encuentran la de Cartagena, la del Norte de Valencia (1906), estación del Norte de Barcelona (1906-1910), la de Toledo (1919) y la de Canfranc (1925), la estación de Francia de Barcelona (1924) la Abando Indalecio Prieto de Bilbao de 1948 y la de Zamora de 1953. Estaciones de especial calidad como la de Canfranc o la de Barcelona proyectada por el arquitecto Pedro Muguruza que son muestra de la evolución de las técnicas para cubrir grandes luces con estructuras de hierro a finales del siglo XIX. Ya a principios del siglo XX la red de ferrocarriles españoles superaba los 11.000 Kilómetros conformando así una infraestructura con una especial incidencia en el paisaje y el territorio con sus demandas de trazados e infraestructuras auxiliares.

El AVE

Con el inicio de la construcción de las líneas de alta velocidad surgen en España diferentes estaciones de nueva construcción de diferente calidad en sus diseños de arquitectura e ingeniería. Si tengo que destacar dos estaciones de este momento señalaría las de Sevilla Santa Justa del estudio de arquitectura Cruz y Ortiz y la de Zaragoza proyectada por Carlos Ferrater y José María Valero, con la colaboración del ingeniero de caminos Juan Calvo.

Las estaciones de ferrocarril conforman un conjunto de construcciones de especial interés surgidas desde mediados del siglo XIX hasta la actualidad. Un conjunto de estructuras que introducen lo industrial, junto con los mercados, en el interior de la ciudad. Instalaciones consideradas como "puerta de la ciudad" que condicionan su desarrollo urbano. Un conjunto de instalaciones que son una excelente contribución a la arquitectura e ingeniería española de los siglos XIX y XX. Edificios que, en la mayoría de los casos, pueden y deben conservarse como testimonios de nuestro patrimonio industrial. Las actividades organizadas por la Asociación Cultural Ferroviario de Ciudad Real son una excelente propuesta para dar a conocer la importancia del ferrocarril en nuestra ciudad y en la transformación de la sociedad del siglo XIX y XX.

EL OJO CLÍNICO

Separarse

FRANCISCO JAVIER SORIA RUIZ

En el caso que nos ocupa esta semana, es importante saber hasta dónde llega una relación antes de que empiece a ser destructiva siempre es un verdadero éxito, pero aun viviendo así hay desconcierto y tristeza. Es lógico, cuando se inició había un proyecto y ahora hay una pérdida. La única manera de salir del sufrimiento es darle un sentido. Lo mejor que podemos hacer es aprovechar este duelo para aprender de la experiencia. Ese estado de recogimiento es perfecto para reflexionar y ver cuál es nuestra parte de responsabilidad de lo que ha ocurrido, porque una relación es de dos. Además, hay que darse un tiempo para asentar las cosas. Si las heridas no se cierran, nos condicionan ante cualquier otra nueva relación: el miedo, por ejemplo, al volver a sufrir al entregarse. En nuestras primeras relaciones buscamos una especie de amor ideal perfecto; pero la experiencia nos va ayudando a encontrar un amor real con personas reales y todo lo que invirtamos en aprender de lo anteriormente vivido ayuda. Ante una ruptura hay que intentar evitar aspectos negativos del pasado en relación con la pareja porque nos amarga y nos alimenta en rencor. Por otro lado, también es bueno desarrollar aficiones que ocupen nuestro tiempo y nos permitan conocer nuevas personas. La relación con los amigos comunes no tiene por qué romperse, dependerá eso sí, de cada caso en particular. Pero siempre es recomendable quedar con ellos, de forma individualizada, por evitar estar muy próximos de la anterior pareja, evitando situaciones incómodas. Lo más positivo sería abrir de forma paralela, un nuevo círculo de personas para ampliar el abanico de posibilidades para el ocio, planteamiento de nuevas actividades y un sinfín de alternativas siempre que uno se sienta bien y con una buena

autoestima. Cuando en una pareja rota hay niños, es necesario prestarles especial atención. Para llevar a cabo una separación con el menor coste emocional para ellos, hay que recordar que a partir de los cinco años, intuyen cuando la relación de los padres no va bien. Al niño se le debe avisar de lo que va a ocurrir antes de que los cambios se produzcan o que se enteren por terceras personas en su círculo más allegado. Cuando se les explique, es recomendable que estén ambos progenitores y les cuenten en qué consisten esos cambios que se van a producir. Independientemente de los rencores que existan entre los padres, si existen; el niño tiene derecho a que se preserve de cada progenitor una imagen cercana y digna; por tanto, habrá que excluir comentarios hirientes y ponerse de acuerdo fuera del alcance del propio niño. Las dificultades para adaptarse a su nueva situación pueden manifestarse a través del llanto, la queja o la oposición constante. Es un momento difícil para él y para los padres, y todos debemos ser pacientes ante esta situación que se nos presenta. El tema de ganarse a su hijo y basar la educación en el proteccionismo o la excesiva carga puede enturbiar un proceso que si se produce, ha de convertirse en algo lo más natural posible, dentro de la circunstancia que rodee cada caso. De esta manera, seguro hacemos las cosas bien.

