

Antecedentes, desarrollo e impronta toponímica del proyecto de estación del Mármol (Hinojosa del Duque, Córdoba, sur de España)

Background, development and toponymic imprint of the “estación del Mármol” project (Hinojosa del Duque, Córdoba, southern Spain)

DAVID DOBADO LÓPEZ

daviddl1999@gmail.com

ORCID: [0009-0000-0431-6385](https://orcid.org/0009-0000-0431-6385)

PABLO MANUEL DOBADO BERRIOS

pablomdb1966@gmail.com

ORCID: [0009-0008-3479-1951](https://orcid.org/0009-0008-3479-1951)

Recibido/Received: 21/12/2024. Aceptado/Accepted: 22/04/2025.

Cómo citar/How to cite: Dobado López, D. & Dobado Berrios, P. M. (2025), “Antecedentes, desarrollo e impronta toponímica del proyecto de estación del Mármol (Hinojosa del Duque, Córdoba, sur de España)”, *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* 55: pp. 45-72.

DOI: <https://doi.org/10.24197/tst.55.2025.45-72>

Artículo de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). / Open access article under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Resumen: Este artículo se basa en fuentes de archivo, hemeroteca, cartografía y bibliografía de campos diversos para dar a conocer los antecedentes y el desarrollo del proyecto de estación del Mármol del importante municipio agroganadero de Hinojosa del Duque, en el norte de la provincia de Córdoba (sur de España), donde la explotación del carbón y el plomo había configurado una red ferroviaria que apenas cubría sus necesidades. Para corregir esta situación, en 1904-1908 lideró una propuesta formal para construir una nueva línea que no despertó el interés de las compañías ferroviarias. El municipio reclamó desde entonces la construcción de una nueva estación en la línea Almorchón-Belmez, la estación del Mármol. El proyecto fracasó por la falta de ayuda económica en la época de MZA primero y RENFE después. Paradójicamente, los topónimos de estación del Mármol han perdurado en abundantes publicaciones y cartografía debido a confusiones surgidas durante la Guerra Civil.

Palabras clave: ferrocarril; minería; MZA; Los Pedroches; RENFE; toponimia; Valle del Guadiato.

Abstract: This article draws on archival sources, newspaper archives, cartography and bibliography from various fields to present the background and development of “estación del Mármol” project in the significant agricultural and livestock municipality of Hinojosa del Duque, located in the north of the province of Córdoba (southern Spain), where coal and lead exploitation had shaped a railway network that barely met its needs. To address this situation, in 1904-1908 Hinojosa headed a formal proposal to construct a new railway line that did not attract the interest of railway companies. Since then, the municipality demanded the construction of a new station on the Almorchón-Belmez line, known as “estación del Mármol”. However, the project failed due to a lack of financial support during the periods of MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante Railway Company) and later RENFE (Spanish National Railway Network). Paradoxically, confusion arising during the Spanish Civil War allowed the toponyms of “estación del Mármol” to persist in numerous publications and maps.

Keywords: mining; MZA; Los Pedroches; railway; RENFE; toponymy; Valle del Guadiato.

INTRODUCCIÓN

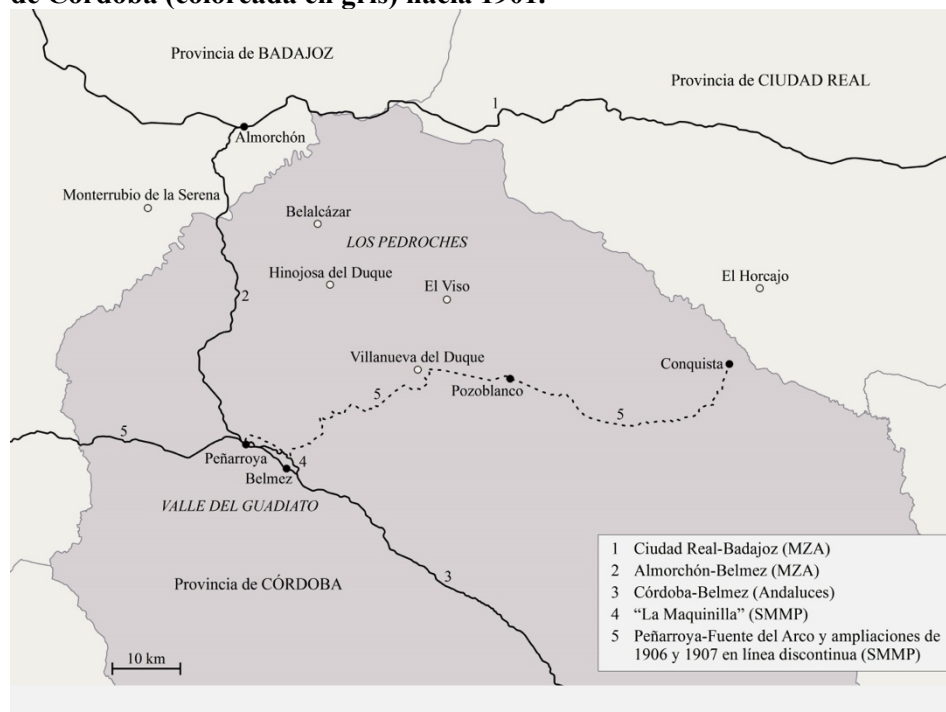
El 1 de abril de 1868 se inauguró oficialmente la línea de ancho ibérico que une las localidades de Almorchón y Belmez (Ramos, 2016; Jiménez, 2019). El trazado nace de la línea de Ciudad Real a Badajoz y su longitud es de 63,715 km. La prioridad de este ferrocarril era dar salida a una parte de la producción carbonífera de la comarca cordobesa del Valle del Guadiato, cuyas comunicaciones eran muy deficientes.¹ Por este motivo, se asumió desde un principio la conducción simultánea de mercancías y pasajeros (Ramírez, ca. 1872). Ambas líneas fueron explotadas por la Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las Minas de Carbón de Belmez, que fue absorbida en 1880 por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA).

Además de las dos mencionadas, otras tres líneas de marcado carácter minero-industrial discurrían por el norte de Córdoba hacia 1901: la línea de ancho ibérico de Córdoba a Belmez, de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Ramos, 2016; Cuadros, 2019); el pequeño ferrocarril de ancho ibérico conocido como “La Maquinilla”, que conectaba las minas e instalaciones que regentaba la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya (SMMP) en el área del Guadiato (Torquemada, 2016); y la vía estrecha de Peñarroya a Fuente del Arco, también de la SMMP (Torquemada, 1999). En 1941, las líneas Ciudad Real-Badajoz, Almorchón-Belmez y Córdoba-Belmez se integraron en la Red Nacional

¹ Archivo Histórico Ferroviario, Madrid, C-0912-0001.

de los Ferrocarriles Españoles (RENFE); sin embargo, la SMMP continuó siendo dueña de sus líneas durante un tiempo (Figura 1).

Figura 1. Mapa simplificado de la red ferroviaria del norte de la provincia de Córdoba (coloreada en gris) hacia 1901.



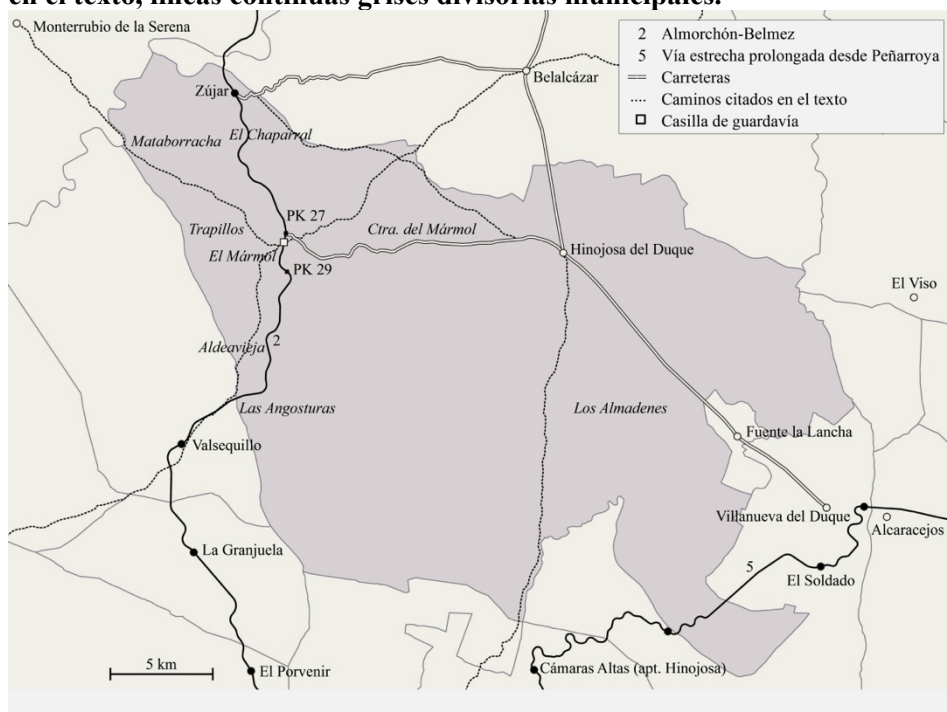
Fuente: Centro de Descargas del Instituto Geográfico Nacional (IGN)/elaboración propia.

La apertura de la línea de Almorchón a Belmez supuso la llegada del ferrocarril al municipio de Hinojosa del Duque, que en 1860 era el más poblado del norte de la provincia (8726 habitantes; Instituto Nacional de Estadística, 2011) y cuya economía dependía del cultivo de cereales y leguminosas y la cría del ovino, caprino y porcino (Madoz, 1847). El trazado penetra en su término poco después de cruzar el río Zújar y alcanza la estación del mismo nombre localizada en el kilómetro 19,211 (Figura 2). A continuación, cruza el paraje de El Chaparral para llegar al arroyo de la Patuda,² que salva con un puente de tres tramos en el kilómetro 23,690. La vía sigue paralela al curso fluvial y atraviesa los parajes de El Mármol

² Al que Ruiz (1922) llama arroyo Tamujar y Ramos (2016) arroyo Galapagar.

y Aldeavieja. Llega así a Las Angosturas y se interna en el municipio de Valsequillo, con estación en el kilómetro 39,950.

Figura 2. Mapa de ferrocarriles y carreteras construidas del término municipal de Hinojosa del Duque (coloreado en gris) hacia 1922. Círculos negros indican estaciones o apartaderos, círculos blancos localidades citadas en el texto, líneas continuas grises divisorias municipales.



Fuente: Ruiz (1922)/IGN/elaboración propia.

Históricamente, la estación de Zújar ha sido la única situada en término de Hinojosa del Duque. Equivocadamente, el Diccionario Estadístico municipal de 1913 no cita estación alguna en Hinojosa, mientras que otros textos ubican la estación de Zújar en el término colindante de Belalcázar (p. ej., Cabronero, 1891; Jiménez, 2019).

Zújar dista 18 km al noroeste del casco urbano de Hinojosa. Para García Nielfa, redactor-jefe del *Diario de Córdoba* en 1911, “el ferrocarril fue desviado” y “la estación se fue a otro lado” por la oposición o falta de ayuda del pueblo a los ejecutores del proyecto.³ En realidad, se estudiaron

³ *Diario de Córdoba*, año LXII, n.º 18816 (4 de septiembre de 1911): 1-2.

trazados más cercanos a la villa para unir la línea Ciudad Real-Badajoz con Belmez, pero fueron rechazados por apartar demasiado la vía de la parte occidental de la cuenca carbonífera.¹ Alejada de Hinojosa, pero equidistante entre Almorchón y Valsequillo y a unos cientos de metros del río, la estación de Zújar cumplió la función para la cual había sido concebida: permitir el cruce de trenes y abastecer de agua a las locomotoras de vapor (Ramos, 2016; Ortega, 2017). No obstante, de manera accesorio, registró cierto tráfico de productos agrícolas y ganaderos (Cuéllar, 2008; Ramos, 2016). Con relación al transporte de viajeros, existió un servicio de enlace por carretera de Zújar a Hinojosa (26 km por Belalcázar), que en 1931 fue sustituido por otro desde la estación de Belmez (30 km) (Ruiz, 1922; Ramos, 2016; Torquemada, 2019).

En 1904 varios municipios propusieron trazar una nueva línea, que en el caso de Hinojosa del Duque acercaría el ferrocarril al núcleo urbano. Desechada esta posibilidad, los esfuerzos de la población se concentraron durante décadas en construir una estación en el paraje de El Mármol de la línea Almorchón-Belmez, entre las estaciones de Zújar y Valsequillo.

El objetivo de este artículo es dar a conocer la historia y el alcance del proyecto de estación del Mármol. Recurre para ello a fuentes de archivo, hemeroteca, cartografía y bibliografía de campos diversos. El artículo se desarrolla en cuatro apartados. En primer lugar, se expone la propuesta conjunta de nueva línea. A continuación, se indican los primeros proyectos de la nueva estación y las disputas al respecto entre Hinojosa y MZA. Seguidamente, se presentan los proyectos ofertados al consistorio por la recién creada RENFE. Por último, se comentan las reminiscencias toponímicas de un proyecto nunca ejecutado que continúan llegando hasta nuestros días.

1. PROPUESTA DE NUEVA LÍNEA (1904-1908)

A partir de 1878, surgieron en el Valle del Guadiato y la vecina comarca de Los Pedroches -a la cual pertenece Hinojosa del Duque- varias propuestas para tender nuevas líneas de trenes y tranvías, con distintos intereses, pero como respuesta común al todavía deficitario sistema de vías de comunicación (Torquemada, 1999; Gutiérrez, 2021). En la prensa, los partidarios del ferrocarril se hacían eco de la desigual situación del norte de Córdoba con respecto a la mitad sur de la provincia,⁴ donde se había

⁴ *El Defensor de Córdoba*, año VI, n.º 1534 (15 de noviembre de 1904): 1-2.

consolidado una importante red ferroviaria para esas fechas (García, 2006; Cuadros, 2019).

La SMMP, en concreto, quería garantizar el suministro de galena procedente de Villanueva del Duque y más adelante El Horcajo a su fundición de Peñarroya (Torquemada, 1999). Para el traslado, el 14 de abril de 1904 adquirió la concesión para construir y explotar un ferrocarril de vía estrecha entre Peñarroya y Pozoblanco, que daría continuidad a su línea de Peñarroya a Fuente del Arco (Figura 1).⁵

El proyecto aseguraba la construcción de estaciones junto a los núcleos urbanos de Villanueva del Duque, Alcaracejos y Pozoblanco y la conexión de estas localidades con el eje Almorchón-Belmez-Córdoba, mediante transbordo en Belmez o Peñarroya, aunque Pozoblanco aspiraría también a conectarse con otras líneas férreas o con la propia Almorchón-Belmez en Zújar.^{4,6,7} Por otra parte, municipios como Belalcázar y Fuente la Lancha quedaban totalmente excluidos del trazado de la SMMP e Hinojosa del Duque apenas se veía afectado en un tramo de unos 3 km y a una distancia aproximada de 18 km al sur del casco urbano.

Se elaboró así la propuesta de un nuevo ferrocarril de vía estrecha que conectaría la línea Ciudad Real-Badajoz (o bien la Almorchón-Belmez) con el trazado proyectado por la SMMP, partiendo de la estación de Belalcázar (o bien de Zújar) y pasando por Belalcázar, Hinojosa, Fuente la

⁵ Bajo el dominio creciente de la SMMP, las afamadas minas del Soldado de Villanueva del Duque rindieron una producción media anual de más de 25000 t de galena (75% de plomo) entre 1906 y 1927 (López-Morell, 2013; Cabrera, 2023 y 2024). En la misma zona geográfica, la SMMP controlaba también las minas de los Almadenes de Hinojosa del Duque (Estadística Minera 1909: 257; Ministerio de Fomento, 1923: 95). Desde 1917 efectuó labores de reconocimiento y preparación sin producción reseñable (Estadística Minera 1918: 191, 1921: 191, 1923: 220, 1924: 305 y 1925: 304; Romero, 1928a: 354 y 1928b: 552). Por fin, en 1927 se lograron extraer 1715 t de galena (65% de plomo), pero los trabajos fueron suspendidos por las bajas cotizaciones del plomo (Estadística Minera 1927: 268). Otras concesiones de plomo en Hinojosa como 5.º Zújar, San Francisco y el grupo de las Béticas no alcanzarían la fase de explotación (Estadística Minera 1916: 176 y 1927: 271; Ministerio de Fomento, 1923: 95 y 1924: 977; Romero, 1928a: 354).

⁶ *El Defensor de Córdoba*, año VI, n.º 1522 (31 de octubre de 1904): 1-2.

⁷ *La Industria Pecuaria*, año V, n.º 104 (15 de noviembre de 1904): 187-188.

Lancha y Villanueva del Duque.^{8,9,10,11} La propuesta fue suscrita por los ayuntamientos de Alcaracejos, Belalcázar, Belmez, Fuente la Lancha, Hinojosa del Duque, Pozoblanco y Villanueva. El coste kilométrico de la línea se calculó en unas 25000 pesetas y Belalcázar e Hinojosa acordaron subvencionar el recorrido total a razón de 500 pesetas por kilómetro el primero y de 1000 el segundo, además de ceder los terrenos necesarios para estaciones y vías.^{4,7,10,12} El 12 de noviembre de 1904 se presentó la memoria de lo que se dio en llamar ferrocarril “Valle de los Pedroches”,^{9,13} para su estudio por la Comisión Técnica encargada de formar el Plan de Ferrocarriles Secundarios que habrían de obtener la garantía de interés por el Estado (Ley referente a los ferrocarriles secundarios de 30 de julio de 1904).¹⁴

En abril de 1905, mientras la SMMP empezaba a tender la vía desde Peñarroya, se publicó la inclusión en el Plan de Ferrocarriles Secundarios del tramo de la propuesta multi-consistorial comprendido entre la estación de Belalcázar e Hinojosa (35 km). El tramo de Hinojosa a Villanueva del Duque (15 km) se incluyó en el mes de noviembre (Figura 3).¹⁵ No habría conexión directa con Zújar.

⁸ *El Defensor de Córdoba*, año VI, n.º 1501 (6 de octubre de 1904): 1.

⁹ *El Día*, año XXV, n.º 8466 (12 de noviembre de 1904): 3.

¹⁰ *Diario de Córdoba*, año LV, n.º 16379 (16 de noviembre de 1904): 2.

¹¹ Adviértase que la estación de Belalcázar se sitúa a 16 km al noreste de la localidad homónima y en el lugar conocido como Madroñiz del término de El Viso.

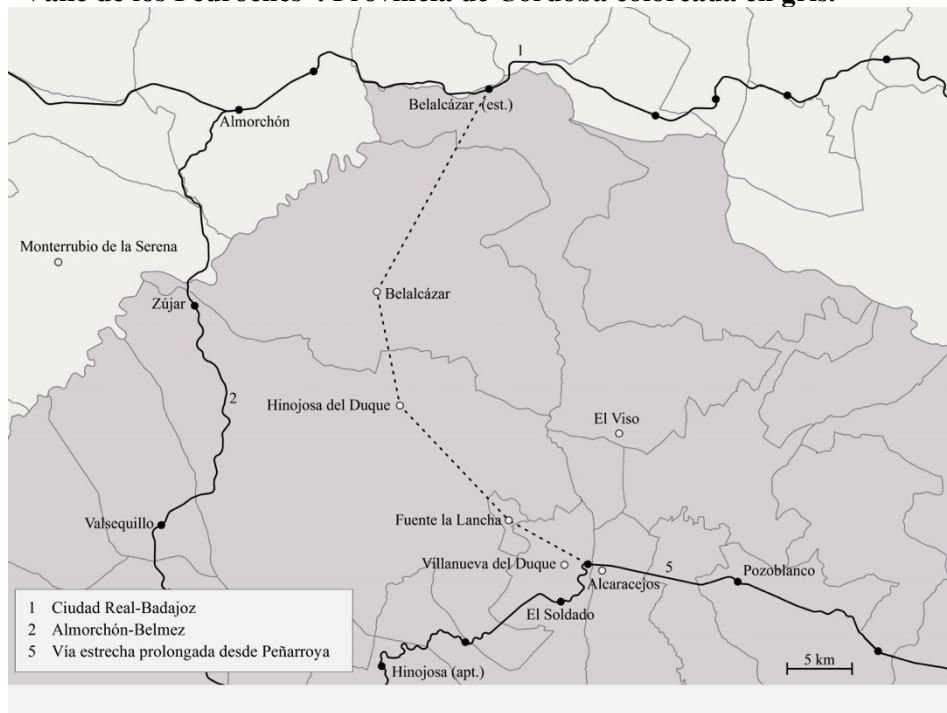
¹² *El Progreso Agrícola y Pecuario*, año X, n.º 414 (7 de diciembre de 1904): 706.

¹³ Archivo Histórico Ferroviario, Madrid, D-0327-0001.

¹⁴ *Gaceta de Madrid*, año CCXLIII, n.º 215 (2 de agosto de 1904): 385-387.

¹⁵ La relación de las líneas que forman el Plan fue aprobada por Reales Decretos de 31 de marzo y 2 de noviembre de 1905 (*Gaceta de Madrid*, año CCXLIV, n.º 94 de 4 de abril de 1905: 46-47 y n.º 314 de 10 de noviembre de 1905: 479-481).

Figura 3. En línea discontinua, propuesta incluida en los planes de Ferrocarriles Secundarios de 1905 y 1908 del ferrocarril de vía estrecha “Valle de los Pedroches”. Provincia de Córdoba coloreada en gris.



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario, Madrid, D-0327-0001/Centro de Descargas del IGN/elaboración propia.

Hinojosa del Duque seguía demostrando especial empeño por materializar la línea. El 13 de mayo, su alcalde D. Manuel Calderón Torrico, sin esperar a la aprobación del tramo hasta Villanueva, elevó una instancia a MZA para que tomara a su cargo el ferrocarril.¹³ Recibida la solicitud, la Compañía escuchó la opinión favorable del conde de Maluque D. Eduardo Travesedo y Fernández de Casariego, cuya intercesión en la causa obedecía a dos motivos: su condición de diputado conservador a Cortes por Hinojosa del Duque (Ramos, 2004) y su vínculo personal con el Consejo de Administración de MZA.¹⁶ Asimismo, como ingeniero agrónomo (Barciela, 2018), es probable que dedicara una parte de su tarea

¹⁶ Era cuñado del consejero D. Francisco Agustín Silvela Casado y sobrino político del presidente D. Francisco Silvela y de le Vielleuze.

profesional a administrar ciertas tierras familiares de Belalcázar e Hinojosa,¹⁷ que podrían ser favorecidas por el tren.

Argumentos económicos se impusieron a los “elementos de vida”. Según el estudio realizado por MZA, el coste kilométrico de la infraestructura sería de 40000 pesetas, un 60% más que lo presupuestado por los ayuntamientos. Por otra parte, los ingresos previstos por la Compañía resultaban muy bajos (2070 pesetas por kilómetro recorrido y año). El 29 de mayo, el director de MZA contestó al alcalde que no encontraba “medio de aconsejar la adquisición del proyecto de referencia”.¹³

La Ley de 1904 no produjo los efectos deseados y hubo que reformarla primero y sustituirla después para captar la inversión privada (Gascueña, 1922). Sin embargo, los incentivos dispuestos por la nueva Ley de Ferrocarriles secundarios de 26 de marzo de 1908 no provocaron un cambio de posición de MZA con relación a la línea de Los Pedroches ni despertaron otros intereses y el proyecto fue finalmente desechado.¹⁸

2. PROPUESTA DE NUEVA ESTACIÓN: ÉPOCA MZA (1910-1925)

La línea Peñarroya-Pozoblanco se abrió oficialmente el 5 de agosto de 1906 (Castilla, 2003; Molero y García-Cano, 2017). En el kilómetro 16,775, la SMMP había situado un apartadero para permitir el cruce de trenes y abastecer de agua a las máquinas. El apartadero se construyó en término de Belmez y a 19 km al sur de la localidad de Hinojosa del Duque, a pesar de lo cual recibió el nombre de “Hinojosa”, por su proximidad tal vez al camino vecinal que enlaza ambas poblaciones (Figura 2).

Los reproches de la prensa no se hicieron esperar.¹⁹ Sin embargo, no fue hasta 1911 que la Real Orden de 25 de abril dispuso, por un lado, el cambio de nombre del “apartadero de Hinojosa” por el de Cámaras Altas,

¹⁷ Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba, n.º 134 (24 de noviembre de 1875): 3.

¹⁸ Fuera del marco de la Ley de ferrocarriles secundarios, se da cuenta de la extraña noticia aparecida en dos medios no provinciales, el periódico *El Guadalete* (año LII, n.º 16032 de 27 de diciembre de 1906: 3) y la revista *El Financiero Hispano-Americano* (año VI, n.º 300 de 28 de diciembre de 1906: 930). La noticia informaba de la iniciativa del publicista D. Julio Lecea y Navas de construir un ferrocarril para unir Toledo con Alcalá la Real a través de una decena de localidades entre las cuales se citaba Hinojosa del Duque. No se han conocido más detalles de esta idea, cuyo objeto era dar “facilidades y alicientes al turista en los viajes de recreo é instrucción”.

¹⁹ *El Defensor de Córdoba*, año VIII, n.º 2055 (11 de agosto de 1906): 3.

lo cual se hizo efectivo el 1 de junio, y por otro, el proyecto de construcción por parte de MZA de un apartadero en el kilómetro 27 del ferrocarril de Almorchón a Belmez, entre las estaciones de Zújar y Valsequillo.^{20,21} Respondía la Real Orden a una demanda interpuesta en diciembre de 1910 por el ayuntamiento de Hinojosa al Ministerio de Fomento, pero también a las gestiones de otro influyente diputado por el distrito hinojoseño, el liberal D. Javier Gómez de la Serna (Sánchez, 1910).

Excluida del entramado minero-ferroviario establecido en el norte de la provincia de Córdoba a principios del siglo XX (Figura 1) y desechada la opción de crear otra línea con parada junto al casco urbano (Figura 3), la villa de Hinojosa retomaba, de este modo, un proyecto anterior a la Ley de 1904 que pretendía ubicar una estación en el paraje El Mármol de la vía Almorchón-Belmez (Figura 2). A la estación se accedería por una carretera de 14 km cuyo proyecto ya había sido examinado por una comisión del Senado designada el 16 de noviembre de 1901 e incluido en el plan general de carreteras del Estado el 3 de enero de 1902.^{22,23} En junio de 1907 se aprobó el proyecto definitivo, en marzo de 1910 se presupuestó en unas 180000 pesetas, el 2 de abril se iniciaron las obras y en junio de 1911 ya se hallaban concluidas, por la mediación asimismo de Gómez de la Serna.^{20,24,25}

²⁰ Archivo Histórico Ferroviario, Madrid, C-0315-0001. En lo sucesivo, a menos que se especifique otra cosa, lo expresado en los apartados 2 y 3 del presente trabajo refiere información inédita contenida en este expediente.

²¹ *¡Adelante!*, año I, n.º 13 (25 de mayo de 1911): 6.

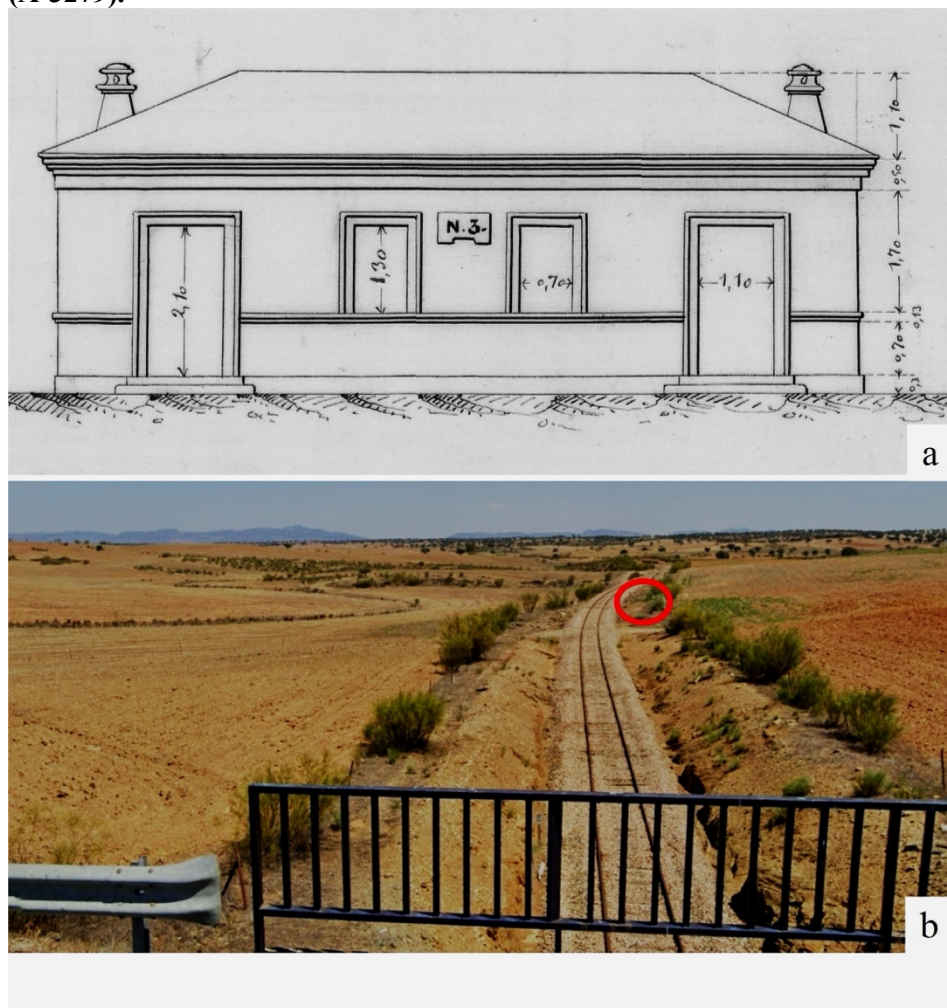
²² *Diario de las Sesiones de Cortes (Senado)*, n.º 62 (16 de noviembre de 1901): 1050.

²³ *Gaceta de Madrid*, año CCXLI, n.º 4 (4 de enero de 1902): 53.

²⁴ *Gaceta de Madrid*, año CCXLIX, n.º 63 (4 de marzo de 1910): 455 y n.º 65 (6 de marzo de 1910): 482.

²⁵ Archivo General de la Administración, Alcalá de Henares, 24/4737. Se expropiaron terrenos de 67 fincas, entre las que destacaba la de la marquesa de Casariego, madre del anteriormente citado conde de Maluque.

Figura 4. (a) Alzado proyectado de una casilla modelo grande de la línea Almorchón-Belmez, un diseño que se aplicaría a la casilla del kilómetro 27. (b) La casilla fue demolida alrededor de 1990. Se indica la localización de sus restos en una imagen obtenida en 2023 desde la actual carretera del Mármol (A-3279).



Fuente: Archivo Histórico Ferroviario, Madrid, C-0912-0001 y C-1250-0003/elaboración propia.

Interesa decir que la carretera finalizaba en una casilla de guardavía contigua al Camino Real de Sevilla a Almadén, uno de cuyos ramales conectaba El Mármol con Monterrubio de la Serena por Trapillos y Mataborracha. Por su aspecto, dimensiones y acceso exclusivo por

carretera a partir de 1911, la casilla podría asemejarse a determinados apartaderos y pequeñas estaciones (Figura 4).

Con fecha 26 de julio de 1911, MZA dirigió un escrito al ministro de Fomento donde solicitaba aplazar la construcción del nuevo apartadero hasta tanto no se incrementara la circulación de trenes en la línea. De no ser así, “el gasto que se ocasionase con tal motivo, impediría, o retardaría al menos, la ejecución de algún otro apartadero situado en las líneas principales, cuya utilidad habría de ser evidentemente mayor”. Llegado el caso, la Compañía se abrió a la posibilidad de ubicar el apartadero en el kilómetro 29 y no en el 27, por ser más equidistante entre Zújar y Valsequillo. Además, las características del trazado en ese punto serían más favorables que en el kilómetro 27, donde “no se dispone de un tramo recto y horizontal de la suficiente longitud”. Por último, la relativa cercanía del kilómetro 27 al arroyo de la Patuda, “completamente influenciado por el paludismo”, ofrecería “inconvenientes en cuanto se refiere a sus condiciones sanitarias”. Los argumentos de MZA, por lo tanto, no se vieron condicionados por la existencia de la nueva carretera del Mármol, de cuyo proyecto decía no haber tenido conocimiento alguno.

En enero de 1912, MZA no había entregado la documentación necesaria para establecer el apartadero y la Comisión provincial de Córdoba intervino en nombre de Hinojosa para reclamar a Fomento la construcción de la estación.^{20,26} La Compañía dio respuesta en diciembre de 1914 a esta reclamación insistiendo en “la escasa importancia del tráfico propio de Hinojosa del Duque”. Recordaba, por otro lado, que la nueva carretera acortaba en solo cuatro kilómetros el recorrido desde el pueblo hasta el ferrocarril y estimaba menos costoso el arreglo de los 18 kilómetros del camino de la estación de Zújar que el establecimiento de una nueva estación en El Mármol. No se oponía, sin embargo, a que fueran ayuntamiento, diputación provincial o ambos quienes sufragaran la obra.²⁷

El 26 de diciembre de 1917, alcalde, concejales y vecinos presentaron otra petición para obligar a MZA a construir en el más breve plazo posible “la estación y no apartadero en el indicado punto [kilómetro 27]”, la cual no tuvo más réplica que un nuevo informe fechado el 12 de marzo de 1919 con las mismas objeciones y consideraciones hechas con anterioridad. No

²⁶ *Diario de Córdoba*, año LXII, n.º 18913 (20 de diciembre de 1911): 2.

²⁷ Opción que no representaba ninguna novedad. Tras la incorporación de la línea a MZA, la construcción de apartaderos como los de El Porvenir (1895), La Calera (1896) y La Granjuela (1903) corrió a cargo de sus promotores públicos o privados (Ramos, 2016: 46-48).

obstante, con carácter interno y pendiente del asunto de la financiación, MZA diseñó seis modelos de apartadero o estación para Hinojosa del Duque entre mayo de 1919 y mayo de 1920, uno en el kilómetro 27,371 y los otros alrededor del kilómetro 29,800.

A comienzos de los 20, el historiador local P. Juan Ruiz (1922: 34) ironizaba sobre la ejecución del proyecto. Sin embargo, entre 1921 y 1924 se intensificaron las gestiones a cuenta del diputado conservador D. José Castillejo, el alcalde y el Delegado Gubernativo de Hinojosa para que la obra se llevara a cabo.^{20,28} El 28 de febrero de 1925, el Ministerio concedió “un último y definitivo plazo de 45 días” a la Compañía para que presentara el proyecto al que se refería la Real Orden de 25 de abril de 1911. El 27 de abril, MZA remitió un proyecto de estación valorado en 504000 pesetas, aunque advertía que no había sido incluido en el plan de obras aprobado por el Consejo Superior de Ferrocarriles para el quinquenio 1925-1929, por lo que no se construiría en este periodo. El proyecto ubicado en el kilómetro 29,740 también contravenía lo dispuesto en la Real Orden.

3. PROPUESTA DE NUEVA ESTACIÓN: ÉPOCA RENFE (1941-1949)

En la etapa final del reinado de Alfonso XIII se produjo un cese de las ayudas estatales al ferrocarril, que en general se mantuvo durante la Segunda República (Fernández, 2010). Este factor unido a otros como la subida del precio del carbón, las demandas sociales y la necesidad de renovar la infraestructura y el material móvil complicaron la viabilidad de las grandes empresas ferroviarias de manera irreversible. No es de extrañar, pues, que el debate de la estación de Hinojosa se viera interrumpido hasta una vez nacionalizada la compañía MZA e integrada la línea Almorchón-Belmez en RENFE en 1941.

El 11 de junio de 1941, el alcalde D. Emilio Luque Delgado envió un recordatorio al Ministro de Obras Públicas para considerar la construcción de la estación en el kilómetro 27 de la línea, aduciendo no solo el beneficio a la economía local basada en la producción agrícola. En opinión del alcalde, la estación favorecería además la recepción de los medios precisos

²⁸ *Diario de Córdoba*, año LXXII, n.º 31525 (19 de marzo de 1921): 1.

para reparar los daños causados en la población por la Guerra Civil y facilitar las comunicaciones con un aeródromo militar cercano.²⁹

Internamente, RENFE admitía las ventajas de una instalación entre Zújar y Valsequillo para agilizar la marcha de los trenes en este trayecto. Apreciaba también la importancia agraria de Hinojosa del Duque, que sin embargo se encontraba “completamente aislado de línea férrea”. No obstante, todas las localidades del entorno disponían ya de estaciones más próximas, por lo que el coste de la nueva estación resultaba excesivo en comparación con la mejora de la circulación de trenes y del servicio de mercancías y viajeros de una sola localidad. El 17 de febrero de 1943, en reunión celebrada en Hinojosa, representantes de RENFE presentaron al alcalde un proyecto de estación en el kilómetro 27,250 por valor de 1,6 millones de pesetas. Los delegados reconocían que la situación económica del ayuntamiento no era “florecente”, pero trasladaron la decisión adoptada de endosar al municipio el 75% del gasto.

No sería la oferta definitiva, ya que RENFE rescató la alternativa planteada por MZA de ejecutar los trabajos en el kilómetro 29,740 y en 1946 ultimó un proyecto de apartadero en este punto. El apartadero valorado en 706874,12 pesetas se componía de edificio de viajeros, edificio con retretes públicos y lampistería, pabellón con dos viviendas para agentes subalternos, andén de 80 m, dos garitas para guardabarrera y dos vías de circulación. Recibida la oferta y habida cuenta de que el ayuntamiento debía financiar, en este caso, la totalidad de la obra, se acordó en pleno municipal solicitar al Ministro de Obras Públicas una subvención para el proyecto, debido a la “precaria situación” de las arcas consistoriales.^{20,30,31} Del contenido de un pleno posterior cabe concluir que la solicitud no fue formulada o no tuvo contestación favorable.³²

Finaliza de esta forma la información relativa a la estación de Hinojosa del Duque que ha sido hallada en los diferentes archivos consultados: Histórico Ferroviario, General de la Administración,

²⁹ En alusión a un pequeño campo de aviación de origen republicano situado a unos 2,5 km al noreste del pueblo (Archivo Histórico del Ejército del Aire, Villaviciosa de Odón, A11867).

³⁰ Archivo Histórico Municipal, Hinojosa del Duque, Acta de la Sesión Ordinaria del Ayuntamiento (10 de julio de 1946).

³¹ La cantidad requerida equivalía al 62% del presupuesto municipal de 1946 que señala Rubio (2021).

³² Archivo Histórico Municipal, Hinojosa del Duque, Acta de la Sesión Ordinaria del Ayuntamiento (11 de abril de 1949).

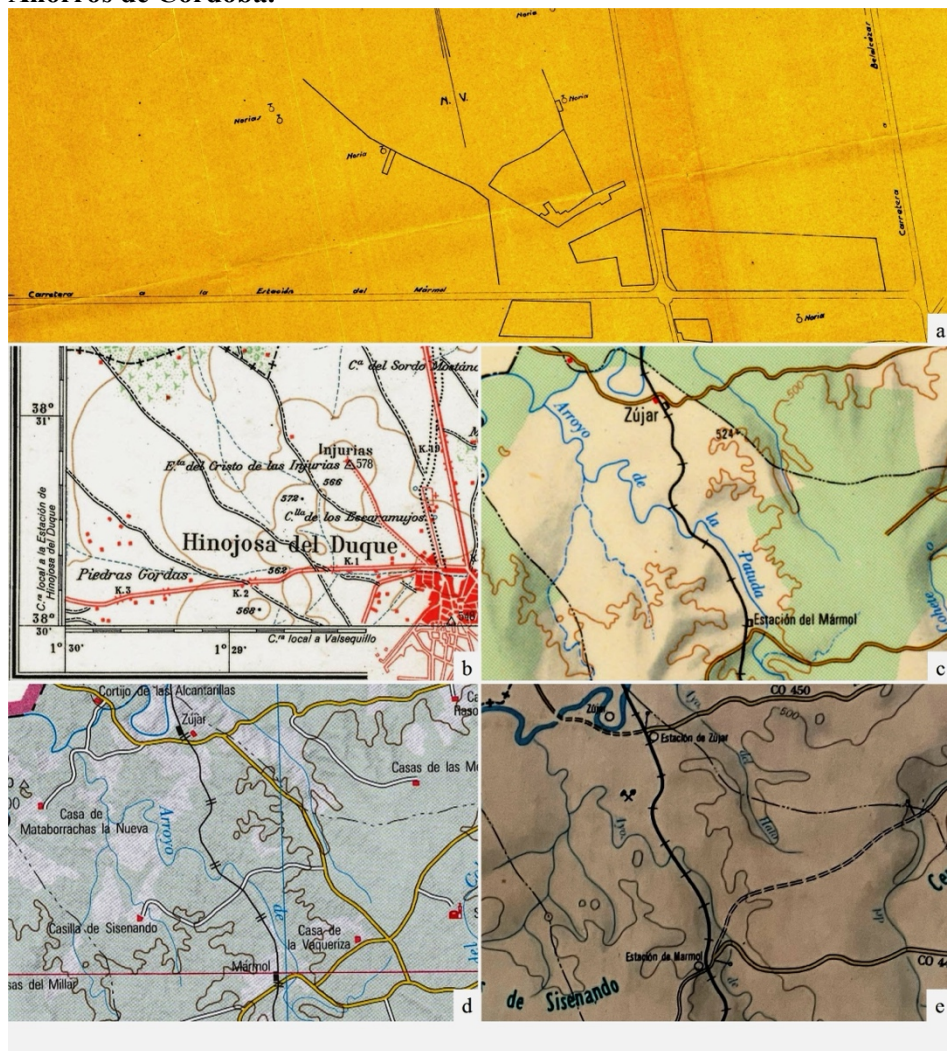
Fomento, Histórico Provincial e Histórico Municipal. Ensayos de carácter histórico o popular como los de Gil (1997), Gil y Primo (2013), Rubio (2021) y otros tampoco ofrecen más noticias. Los resultados indican que en los años 50 y siguientes se esfumó definitivamente el sueño de la nueva estación del Mármol, coincidiendo con el empuje del transporte por carretera y la caída de la cuota de mercado de RENFE (Muñoz, 2016; Torquemada, 2019). En aplicación de los planes de modernización de la Red, el 1 de abril de 1974 se suprimió el servicio de pasajeros en régimen comercial en el tramo Córdoba-Almorchón (Muñoz, 2016; Ortega, 2017).

4. IMPRONTA TOPONÍMICA

En 1958 el coronel de Estado Mayor Fúster Vilaplana, por entonces director del Servicio Histórico Militar, recurrió al topónimo “estación (El) Mármol” para describir el ataque fracasado del bando republicano a las posiciones franquistas en Moritos-Mataborracha en enero de 1939 (batalla de Peñarroya o de Valsequillo). No había tal estación. En los croquis que ilustran su artículo publicado en la *Revista de Historia Militar*, el topónimo identifica la ubicación de la casilla del guardavía a la que antes se hizo referencia (véanse también Figuras 2 y 4), que fue el punto de partida de las divisiones del XVII Cuerpo de Ejército que participaron en el ataque.³³

³³ Fúster (1958: 130 y croquis 3 y 8). Nótese el desfase de aproximadamente un kilómetro en el kilometraje de la línea que muestra el croquis 8. Por razones que se ignoran, se observa asimismo en los expedientes C-0912-0001 y C-1250-0003 del Archivo Histórico Ferroviario y en los mapas del IGN anteriores a 1970.

Figura 5. Ejemplos de impronta en la cartografía. (a) Plano callejero de Hinojosa del Duque 1:2000 de 1942. (b) Edición de 1966 de la hoja 833 del MTN50. (c) Edición de 1975 del mapa oficial de Córdoba 1:200000. (d) Ídem de 2017. (e) Mapa provincial 1:200000 de 1973 de la Caja Provincial de Ahorros de Córdoba.



Fuente: Archivo Histórico Provincial de Córdoba (a)/Centro de Descargas del IGN (b-d)/Técnica Cartográfica de Oviedo (e).

Fúster basó su trabajo en documentación militar de primera mano, lo que permite situar el origen de esta confusión entre los combatientes del frente que se estableció en la zona durante la Guerra Civil.

Adicionalmente, le otorga pleno sentido a dos documentos que no habrían sido objeto de su consulta. El primer documento es un diario de la Guerra con varias ediciones publicadas en alemán desde 1948 y que recientemente se ha traducido al español. El diario relata que en la primavera de 1937 los miembros de la XIII Brigada Internacional destinados al frente llamaban “estación del Mármol” a “una garita de guardavías” de este paraje (Kantorowicz, 2018: 135). El segundo documento es un plano callejero de Hinojosa del Duque de 1942 que se conserva en el Archivo Histórico Provincial de Córdoba.³⁴ En la periferia del recinto urbano, la carretera del Mármol aparece nombrada como “Carretera a la Estación del Mármol” (Figura 5a).

En los años 80, especialistas en el conflicto bélico como Martínez Bande y Moreno Gómez tomaron en consideración la obra del coronel y adoptaron en sus crónicas la noción de una estación tácticamente importante en el lugar de la casilla mencionada,³⁵ influenciando con ello la toponimia de distintos autores.³⁶ Para otros autores, se trataría más bien de un “apeadero” o “descargadero” de la vía.³⁷

Mientras tanto, la cartografía ha seguido fortaleciendo la idea de que existía o había existido una estación en El Mármol. En la edición de 1966 de la hoja 833 del Mapa Topográfico Nacional 1:50000 (MTN50) del IGN, la carretera del Mármol se indica como “C.^{ra} local a la Estación de Hinojosa del Duque” (Figura 5b), a la que se accedía igualmente por Belalcázar. Más rotundos son los mapas que a menor escala ha editado el Instituto desde 1975, donde la posición de la casilla se identifica mediante un símbolo de estación de ferrocarril y la etiqueta “Estación de (del) Mármol” o “Mármol” (Figura 5c-d).³⁸ Menos divulgado, aunque asimismo inexacto es el mapa provincial 1:200000 de 1973 de la Caja Provincial de Ahorros de Córdoba, elaborado por Técnica Cartográfica (Oviedo) (Figura 5e).

³⁴ Planero 6, cajón 4, docs. 10 (original) y 11 (copia). Escala 1:2000. Autor desconocido.

³⁵ “Estación de Mármol” en Martínez (1981a: croquis, 1981b: croquis 3 y 1985: 56 y 66 y croquis 2 y 3) y Moreno (1986: 562 y 674 y Fig. 8).

³⁶ “Estación de Mármol” en Mortera (2009: 181) y Ruiz et al. (2019: 45); “estación del Mármol” en Guerrero (2011: 40).

³⁷ “Apeadero de Mármol” en Esteve (2014: 64 y 388-389 y 2019: 47) y Vacas (2023: 202); “descargadero de Mármol” en Esteve (2014: 64, 237 y 287).

³⁸ Véanse mapas provinciales 1:200000 de 1975, 1984, 1992, 2001, 2008, 2013 y 2017 (vigente) y mapas de Andalucía 1:300000 de 1984 y 1:400000 de 2004, 2011, 2016 y 2020 (vigente). Añádase a la lista el mapa oficial de España Centro Suroccidental 1:500000 de 2013, donde los símbolos de estación no están etiquetados.

Asentado el error en la cartografía, no sorprende que haya trascendido a producciones escritas que nada tienen que ver con los acontecimientos de la Guerra Civil (Tabla 1). Por ejemplo, en los alrededores de la “estación” se han hallado más de un centenar de especies de plantas que incluyen el helecho amenazado *Isoetes setaceum* (= *I. delilei*) (Ruiz de Clavijo y Muñoz, 1985; Jiménez y Ruiz de Clavijo, 1997; López-Tirado, 2022); también se ha investigado la aparición del nematodo *Heterodera avenae* (Romero, Duce y Valdeolivas, 1985) y en invierno hay posibilidad de observar grullas (*Grus grus*).³⁹ A poca distancia se conservan vestigios de una calzada romana (Melchor, 1993 y 1995; Roldán y Caballero, 2014) y discurre una etapa de la ruta mozárabe de Santiago (Fernández y Rodríguez, 2012).

En resumen, el análisis combinado de producciones escritas conceptualmente heterogéneas y amplias series cartográficas se ha demostrado útil para interpretar la génesis y el recorrido de un topónimo contemporáneo. De mantenerse las indicaciones del IGN, la propagación de los apelativos de estación podrá ser mayor.

Tabla 1. Impronta toponímica en producciones escritas de distinta naturaleza.

Fuente	Topónimo empleado	Medio
Diputación de Córdoba (1976: 73)	Estación de Mármol	AR inf. provincial
Romero, Duce y Valdeolivas (1985: 229)	Estación del Mármol	AR agronomía
Ruiz de Clavijo y Muñoz (1985: 79)	Estación del Mármol	AR botánica
Pujadas (1986: 107, 450, 455 y 464)	Estación de (del) Mármol	TD botánica
Melchor (1993: 67, 81 y 87)	Estación del Mármol <i>b</i>	AR arqueología
Melchor (1995: 118 y 122)	Estación del Mármol <i>b</i>	L arqueología
Jiménez y Ruiz de Clavijo (1997: 7 y 18-76)	Estación de Mármol <i>b</i>	AR botánica
GDR Valle del Alto Guadiato (2002: 73) <i>a</i>	Estación de Hinojosa	DT desarrollo rural
<i>Diario Córdoba</i> (23 diciembre 2011: 38)	Estación de Mármol	AP inf. provincial
Fernández y Rodríguez (2012: 79-80)	Estación de Mármol <i>b</i>	G Turismo <i>c</i>
Roldán y Caballero (2014: 61)	Estación de Mármol	AR arqueología
López-Tirado (2022: 7)	Estación de (del) Mármol	AR botánica

AP, artículo de prensa; AR, artículo de revista; DT, documento técnico; G, guía; L, libro; TD, Tesis Doctoral.
a GDR, Grupo de Desarrollo Rural. *b* Incluye croquis. *c* Contenido reproducido en varias páginas web.

³⁹ *Diario Córdoba*, año LXXI (23 de diciembre de 2011): 38.

CONCLUSIONES

En el último tercio del siglo XIX y los primeros años del siglo XX, la actividad minera e industrial del norte de la provincia de Córdoba giraba principalmente en torno al carbón de la cuenca del Guadiato y la fundición de Peñarroya. Con estos referentes, las sociedades ferroviarias y minero-industriales de la época crearon un conjunto de líneas cuyo trazado, esquema de estaciones y criterios de gestión respondían al objetivo prioritario de evacuar el carbón con rumbo a la Meseta y el valle del Guadalquivir, o bien, de proporcionar combustible y mineral de plomo a la fundición y dar salida a su producción metalúrgica.

Hinojosa del Duque basaba su importancia en la agricultura y la ganadería, pero carecía de la riqueza minera de poblaciones como Belmez, Peñarroya o Villanueva del Duque, o de la situación geográfica de otras como Valsequillo o Pozoblanco, que hacían posible la llegada del ferrocarril. Permanecía de esta manera a 18 km de la única estación que se ubicó en su término para favorecer la circulación de los trenes carboneros de la línea Almorchón-Belmez, la estación de Zújar, a la que sin embargo, tenía que recurrir para aliviar sus problemas de transporte de viajeros y productos agrarios.

La construcción de otra línea pudo poner fin a su aislamiento. En 1905, la propuesta liderada por Hinojosa de conectar la línea Ciudad Real-Badajoz con la Peñarroya-Pozoblanco a través de la localidad entró a formar parte del nuevo Plan de Ferrocarriles Secundarios. Para ejecutar el proyecto, el ayuntamiento requirió el concurso específico de MZA. Aparentemente, no se dudaba de que la Compañía se dejaría influir por la opinión de cierto terrateniente y diputado del distrito, el conde de Maluque, emparentado además con altos cargos de la empresa ferroviaria. La intermediación no tuvo consecuencias, frente a los escasos ingresos que MZA esperaba obtener de un territorio predominantemente campesino.

Descartada esta opción, el municipio se afanó durante décadas en reclamar el establecimiento de otra estación en la línea de Almorchón, entre las de Zújar y Valsequillo: la estación del Mármol. Reconocible por la presencia de una voluminosa casilla de guardavía, ya desaparecida, el kilómetro 27 de la vía donde Hinojosa pretendía situar la estación significaba su mayor aproximación al ferrocarril (14 km). No obstante, reducía en apenas cuatro kilómetros el camino hasta Zújar, lo que suponía una debilidad notable del proyecto que trató de compensarse con la construcción ex profeso de una carretera desde el casco urbano. En la

actualidad, la todavía llamada “carretera del Mármol” continúa después de la vía hasta una vez pasado Valsequillo.

La Real Orden de 25 de abril de 1911, que encomendó a MZA la construcción del nuevo apartadero (sic), dio origen a un periodo de disputas estériles entre el ayuntamiento de Hinojosa y el Ministerio de Fomento, por un lado, y la compañía propietaria del ferrocarril, por otro, con el asunto financiero como telón de fondo. La Compañía no desearía invertir en más instalaciones para apartar o detener sus convoyes, salvo que en un futuro las exigencias del tráfico fueran otras. Pese a todo, se ocupó de proyectar varios modelos de apartadero o estación, con la intención aparente de imputar la ejecución a sus promotores. El último de estos proyectos, presentado en 1925, contemplaba construir una estación en un emplazamiento alternativo, el kilómetro 29, por valor de medio millón de pesetas. Las administraciones no se pronunciaron al respecto.

En 1941 el ayuntamiento instó al Gobierno a reconsiderar la construcción de la estación del Mármol, pero la recién creada compañía RENFE rehusó financiar una obra que beneficiaría esencialmente a una sola población. En 1946 se comprometió a construir un apartadero por algo más de 700000 pesetas. La propuesta inspirada en el proyecto de 1925 parecía contentar a Hinojosa, pero resultaría inasumible para sus arcas municipales. En poco tiempo, la falta de ayuda económica y la pujanza del transporte por carretera dieron al traste con el lejano anhelo de lograr una nueva estación.

Paradójicamente, la estación del Mármol deja hasta hoy una abundante huella toponímica en publicaciones de índole diversa. La explicación de este fenómeno debe buscarse en combatientes de la Guerra Civil que llamaron estación a la casilla del kilómetro 27 y en la difusión de este equívoco a través de la literatura de guerra y la cartografía.

FUENTES DE ARCHIVO

Archivo General de la Administración (Alcalá de Henares).

Archivo General del Ministerio de Fomento (Madrid).

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid).

Archivo Histórico Municipal (Hinojosa del Duque).

Archivo Histórico Provincial (Córdoba).

Archivo General de la Diputación (Córdoba).

Archivo Histórico del Ejército del Aire (Villaviciosa de Odón).

Archivo del Senado (Madrid).

Biblioteca Virtual de Prensa Histórica (Madrid).

Gazeta: Colección Histórica del BOE 1661-1959 (Madrid).

Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España (Madrid).

BIBLIOGRAFÍA

Barciela López, Carlos (2018). “Eduardo Travesedo y Fernández de Casariego”. En Jaime Olmedo (ed.). *Diccionario biográfico español*. Madrid: Real Academia de la Historia. Disponible en <https://dbe.rah.es/biografias/67537/eduardo-travesedo-y-fernandez-de-casariego> [5/5/2024].

Cabrera, Antonio María (2023). “Historia de El Soldado (I): la Compañía Minera de Villanueva del Duque (1903-1912)”. En Excelentísimo Ayuntamiento de Villanueva del Duque (ed.). *Feria y fiestas 2023 en honor a Ntra. Sra. de Guía y San Jacinto: del 14 al 18 de agosto*. Villanueva del Duque, pp. 38-42.

Cabrera, Antonio María (2024). “La historia de El Soldado (II): la época dorada (1912-1928)”. En Excelentísimo Ayuntamiento de Villanueva del Duque (ed.). *Feria y fiestas 2024 en honor a Ntra. Sra. de Guía y San Jacinto: del 14 al 18 de agosto*. Villanueva del Duque, pp. 41-44.

Cabronero Romero, Manuel (1891). *Guía de Córdoba y su provincia para 1891 y 1892*. Córdoba: Imprenta y Papelería Catalana.

Castilla Rubio, Conrado (2003). “Importancia e influencia de la línea férrea Peñarroya-Puertollano en Los Pedroches”. En *Actas del III Congreso de Historia de Andalucía: Córdoba 2001 (Vol. 12 Andalucía contemporánea Tomo II)*. Córdoba: Publicaciones Obra Social y Cultural CajaSur, pp. 37-48.

- Cuadros Trujillo, Francisco (2019). *Arquitectura y ferrocarril: tipos, formas y usos en la construcción del ferrocarril en Andalucía*. Jaén: Universidad de Jaén.
- Cuéllar Villar, Domingo (2008). “Los ferrocarriles de vía ancha en el Valle del Guadiato: la línea de Córdoba a Belmez y Almorchón”. En Domingo Cuéllar Villar y Raquel Letón Ruiz (coords.). *Cuadernos del Archivo Histórico Ferroviario n.º 3: la construcción de las primeras líneas ferroviarias en Andalucía (1851-1880)*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 26-29.
- Diccionario estadístico de todos los ayuntamientos de España* (1913). Barcelona: Imprenta de la Casa de los Secretarios de Bayer Hermanos y Compañía.
- Diputación de Córdoba (1976). “Obras del plan de la comarca de acción especial en la zona norte por más de treinta y ocho millones de pesetas”. *Omeya*, 22, pp. 71-73. Disponible en <https://archivo.dipucordoba.es/publicacion/revista-omeya-numero-22-enero-de-1975-a-junio-de-1976/> [12/10/2024].
- Estadística Minera* (1862-2022). Madrid. Disponible en <http://info.igme.es/estminera/default.aspx> [23/7/2024].
- Esteve Torres, María Isabel (2014). *Recuerdos de brigadistas alemanes sobre la guerra de España (1936-1939): 2ª parte*. Valencia. Disponible en <https://independent.academia.edu/IsabelEsteveTorres> [4/11/2024].
- Esteve Torres, María Isabel (2019). *La prensa de las Brigadas Internacionales en el Archivo Federal de Berlín (Secc. SAPMO)*. Berlín y Valencia. Disponible en <https://independent.academia.edu/IsabelEsteveTorres> [4/11/2024].
- Fernández Enríquez, José Antonio e Isidro Rodríguez Rodríguez (2012). *Camino Mozárabe a Santiago: de Córdoba a Mérida*. Córdoba: Camino de Santiago Córdoba Casa Galicia y Diputación de Córdoba.

- Fernández Sanz, Fernando (2010). *Historia de la tracción vapor en España: Tomo III Locomotoras de Andaluces*. Madrid: Revistas Profesionales.
- Fúster Vilaplana, Fernando (1958). “La ofensiva roja en el sector de Peñarroya (enero de 1939)”. *Revista de Historia Militar*, 3, pp. 99-156. Disponible en https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/r/h/rhm_003.pdf [9/5/2024].
- García Raya, Joaquín (2006). “Cronología básica del ferrocarril español de vía ancha”. En *IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Málaga: Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Junta de Andalucía. Disponible en <https://www.docutren.com/historiaferroviaria/malaga2006/pdf/vi04.pdf> [5/5/2024].
- Gascueña Gascón, Epifanio (1922). *Los ferrocarriles españoles y la defensa nacional*. Madrid: Tipografía Artística.
- Gil Moreno, Antonio (1997). *Hinojosa del Duque: pinceladas históricas y recuerdos sacerdotales*. Córdoba: Fundación Iglesia en Andalucía.
- Gil Moreno, Antonio y Juan José Primo Jurado (2013). *Paisajes y personajes de Hinojosa del Duque*. Córdoba: Litopress.
- Grupo de Desarrollo Rural (GDR) Valle del Alto Guadiato (2002). *Programa de desarrollo endógeno del Valle del Alto Guadiato: Tomo I*. Fuente Obejuna. Disponible en <https://www.guadiato.com/planes-estrategicos> [13/5/2024].
- Guerrero Castellano, Dionisio (2011). *Dionisio Castellano García “Palomo”: su historia y la de otros guerrilleros con él relacionados*. Madrid: Aebius.
- Gutiérrez García, Juan Pablo (2021). *Conquista a orillas del ferrocarril*. Córdoba: Diputación de Córdoba.

Instituto Nacional de Estadística (2011). *Alteraciones de los municipios en los censos de población desde 1842*. Madrid. Disponible en <https://www.ine.es/intercensal/inicio.do> [11/5/2024].

Jiménez, Manuel Jesús y Emilio Ruiz de Clavijo (1997). “Catálogo florístico de la cuenca hidrográfica del río Zújar en la provincia de Córdoba”. *Monografías del Real Jardín Botánico de Córdoba*, 6, pp. 5-89. Disponible en <https://journals.uco.es/rejabot/article/view/7032> [13/5/2024].

Jiménez Hernando, Jesús Manuel (2019). “150 aniversario del ferrocarril minero Almorchón (Badajoz)-Belmez (Córdoba) (1868-2018)”. *De Re Metallica*, 32, pp. 23-32. Disponible en <https://mega.nz/file/f4EjEiIL#qjJqRpV5JfxAqwgwUCE8BQdG8SZogRLKjVyuAW3gsUc> [9/5/2024].

Kantorowicz, Alfred (2018). *Diario de la Guerra Civil Española*. Traducido por Vicente Abella. Barcelona: ContraEscritura.

López-Morell, Miguel Ángel (2013). “El Soldado y el esplendor de la minería en Villanueva del Duque”. En Excelentísimo Ayuntamiento de Villanueva del Duque (ed.). *Feria y fiestas en honor de Ntra. Sra. de Guía y San Jacinto: del 14 al 18 de agosto de 2013*. Villanueva del Duque, pp. 6-9.

López-Tirado, Javier (2022). “Updating the distribution of the genus *Isoetes* (Isoetaceae) in southern Spain (Córdoba, Andalusia)”. *Caldasia*, 44, pp. 1-7. Handle: <https://www.jstor.org/stable/48658424>.

Madoz, Pascual (1847). *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar: Tomo IX*. Madrid: La Ilustración Est. Tipográfico-Literario Universal.

Martínez Bande, José Manuel (1981a). “La batalla de Pozoblanco”. *Revista de Historia Militar*, 50, pp. 89-112. Disponible en https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/catalogo_imagenes/grupo.do?path=306212 [19/10/2024].

Martínez Bande, José Manuel (1981b). *La batalla de Pozoblanco y el cierre de la bolsa de Mérida*. Madrid: San Martín.

Martínez Bande, José Manuel (1985). *El final de la guerra civil*. Madrid: San Martín.

Melchor Gil, Enrique (1993). “Vías romanas y explotación de los recursos mineros de la zona norte del *Conventus Cordubensis*”. *Anales de Arqueología Cordobesa*, 4, pp. 63-89. Handle: <http://hdl.handle.net/10396/2688>.

Melchor Gil, Enrique (1995). *Vías romanas de la provincia de Córdoba*. Córdoba: Publicaciones Obra Social y Cultural CajaSur.

Ministerio de Fomento (1923). “Relación de asuntos tramitados por la Sección de Minas y Metalurgia durante el mes de Setiembre de 1923”. *Boletín Oficial de Minas y Metalurgia*, 76, pp. 94-97. Disponible en https://info.igme.es/biblioteca/ficheros/BoletinMinas/BO_MINAS-1923.pdf [18/7/2024].

Ministerio de Fomento (1924). “Relación de asuntos tramitados por la Sección de Minas e Industrias Metalúrgicas durante el mes de septiembre de 1924”. *Boletín Oficial de Minas y Metalurgia*, 88, pp. 976-980. Disponible en https://info.igme.es/biblioteca/ficheros/BoletinMinas/BO_MINAS-1924.pdf [18/7/2024].

Molero Caballero, Gabriel y Manuel García-Cano Sánchez (2017). *El ferrocarril Fuente del Arco-Peñarroya-Puertollano-San Quintín 1895-1970*. Valencia: Gráficas Benalguacil.

Moreno Gómez, Francisco (1986). *La Guerra Civil en Córdoba (1936-1939)*. Madrid: Alpuerto.

Mortera Pérez, Artemio (2009). *Los medios blindados en la Guerra Civil Española: teatros de operaciones de Andalucía y centro 36/39*. Valladolid: Alcañiz Fresno's.

- Muñoz Rubio, Miguel (2016). *Renfe, 75 años de historia (1941-2016)*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Ortega Anguiano, José Antonio (2017). *El ferrocarril de Córdoba a Belmez: una visión humanista a través de la geografía humana y la arqueología industrial*. Tesis Doctoral, Universidad de Córdoba.
- Pujadas Salvá, Antonio (1986). *Flora arvense y ruderal de la provincia de Córdoba*. Tesis Doctoral, Universidad de Córdoba.
- Ramírez de las Casas-Deza, Luis María (ca. 1872). *Manual descriptivo de los ferro-carriles de Andalucía que comprenden las líneas desde la Concepción de Almuradiel hasta Cádiz, de Córdoba a Málaga, de Campillos o sea desde Bobadilla a Granada, de Utrera a Morón y de Belmez a Almorchón*. Inédito, Córdoba.
- Ramos Rovi, María José (2004). “Andalucía y el proceso electoral de 1903”. *Anuario Jurídico y Económico Escorialense*, 37, pp. 809-838. Disponible en <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/892159.pdf> [9/5/2024].
- Ramos Vicente, Juan José (2016). *Almorchón-Belmez-Córdoba: el ferrocarril del Guadiato*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Roldán Hervás, José Manuel y Carlos Javier Caballero Casado (2014). “Itinera Hispana: estudio de las vías romanas en Hispania a partir del Itinerario de Antonino, el Anónimo de Rávena y los Vasos de Vicarello”. *El Nuevo Miliario*, 17, pp. 10-253.
- Romero, María Dolores, Antonio Duce y Alicia Valdeolivas (1985). “*Heterodera avenae* (Nematoda: Heteroderidae) en cereales de Andalucía Occidental”. *Boletín del Servicio de Plagas*, 11, pp. 227-235. Disponible en https://www.mapa.es/app/publicaciones/art_datos.asp?articuloid=752&codrevista=Plagas [13/5/2024].
- Romero Ortiz de Villacián, José (1928a). “Los minerales complejos de plomo y cinc en España: minas, menas y métodos de preparación

- (continuación)". *Boletín Oficial de Minas y Metalurgia*, 131, pp. 271-376. Disponible en https://info.igme.es/biblioteca/ficheros/BoletinMinas/BO_MINAS-1928.pdf [18/7/2024].
- Romero Ortiz de Villacián, José (1928b). "Los minerales complejos de plomo y cinc en España: minas, menas y métodos de preparación (conclusión)". *Boletín Oficial de Minas y Metalurgia*, 133, pp. 499-570. Disponible en https://info.igme.es/biblioteca/ficheros/BoletinMinas/BO_MINAS-1928.pdf [18/7/2024].
- Rubio Ramos, Pablo Manuel (2021). *Actividad municipal en Hinojosa del Duque (1923-1975)*. Sevilla.
- Ruiz Borrega, María del Pilar, Pablo Garrido González, Manuel Jesús Parodi Álvarez y Sandra Blanco Romo (2019). *Guerra Civil y posguerra en Belalcázar (Córdoba): la memoria histórica presente (historias de vida de madres a hijas)*. Belalcázar: Asociación Andolises.
- Ruiz Ramos, Juan (1922). *La ilustre y noble villa de Hinojosa del Duque: apuntes sobre su estado actual, historia, hijos y monumentos*. Jerez de la Frontera: Tipografía El Santo Escapulario.
- Ruiz de Clavijo, Emilio y Jesús Muñoz (1985). "Algunas plantas interesantes de la provincia de Córdoba". *Acta Botánica Malacitana*, 10, pp. 79-84. Handle: <http://hdl.handle.net/10396/2549>.
- Sánchez de los Santos, Modesto (1910). *Las Cortes españolas: las de 1910*. Madrid: Establecimiento Tipográfico de A. Marzo.
- Torquemada Daza, José Antonio (1999). "La línea Fuente del Arco-Peñarroya-Puertollano: construcción de un ferrocarril minero desde una perspectiva social". En *III Congreso de Historia Ferroviaria*. Gijón: Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Ayuntamiento de Gijón. Disponible en <https://www.docutren.com/historiaferroviaria/Gijon2003/pdf/sb6.pdf> [7/5/2024].

Torquemada Daza, José Antonio (2016). *La Maquinilla: ferrocarriles mineros de Belmez y Peñarroya*. Belmez.

Torquemada Daza, José Antonio (2019). *150 años de ferrocarril en Belmez*. Belmez.

Vacas Dueñas, Manuel (2023). “La memoria de la XIII Brigada Internacional en el norte de Córdoba”. *Nuestra Historia*, 16, pp. 199-205. Disponible en https://revistanuestrahistoria.com/wp-content/uploads/2024/01/nh16_2023_199-206.pdf [19/10/2024].