

Cabra del Santo Cristo, 105 años de ferrocarril

Javier Berbel Silva - Ramón López Rodríguez



**Cabra Sto. Cristo, 14 de Marzo
1899** (Foto Cerdá y Rico)

El 14 de Marzo de 2004 se cumplieron 105 años de la apertura al tráfico –en todo su recorrido– de la línea férrea entre Linares y Almería. Este acontecimiento tuvo lugar en 1899, si bien es cierto, desde un año antes, el 22 de Marzo de 1898, entraron en funcionamiento algunas de las estaciones que se encuentran en nuestro término municipal: Huelma, Cabra y Huesa.

No podíamos pasar por alto un hito tan importante en la historia local y regional, por lo que hemos considerado

oportuno incluir en este primer número de Contraluz un tema tan trascendental.

No en vano, esta línea férrea atraviesa nuestro término municipal de norte a sur a lo largo de más de treinta kilómetros y su construcción supuso, entre otras cosas, un notable crecimiento demográfico, así como unas perspectivas de prosperidad y desarrollo que, como después veremos, languidecieron con el tiempo.

Vaya por delante nuestro agradecimiento a las personas que de una forma u otra nos han animado y apoyado en la realización de este trabajo: a nuestro paisano José Garzón del Peral, quien siempre ha mostrado interés por este tema mezclando interés profesional y añoranza; a José Ortega, ferroviario que trabaja actualmente en la estación de Jódar y que conoce como pocos nuestra línea; a Mario Fontán Antúnez, también funcionario del Ministerio de Fomento y gran aficionado de todo aquello que tenga relación con el ferrocarril, nos ha proporcionado material fotográfico y oportunas informaciones; por último, a Casimiro Molina Cobos, hijo de cabrileños, trabaja como

ingeniero de caminos y, como no podía ser menos, valora en su justa medida la magnitud de la obra que se realizara en el pueblo de sus ancestros.

El crecimiento demográfico producido en Cabra del Santo Cristo durante los años de la construcción del ferrocarril fue espectacular, de manera que las aproximadamente 2000 almas (549 vecinos) que se citan en el diccionario de Madoz, publicado en 1847, pasan a ser 3967 en el año 1900, prácticamente se duplica la población durante este medio siglo, motivado en parte, como hemos dicho con antelación, por la ingente cantidad de personas que entonces se emplearon en la construcción y posterior explotación de la línea -tan sólo en la estación de Huesa llegaron a vivir más de 300 personas-. Estos nuevos vecinos provenían principalmente de la provincia de Almería, pero también de la de Jaén, Granada y Málaga.

Muchos de los empleados en las obras de construcción continuaron trabajando –al terminar aquéllas– en la explotación de la línea. Hemos de tener en cuenta la cantidad de personal necesario entonces para el funcionamiento de una infraestructura ferroviaria: jefes de estación, factores de circulación y de paquetería, obreros capataces y sobrestantes, además de guardabarreras de los numerosos pasos a nivel, etc. Otros muchos se dedicaron a diversos oficios, la recogida y explotación del esparto principalmente.

La construcción de esta línea férrea no resultó nada fácil. Prueba de ello son los treinta años transcurridos desde la decisión del Gobierno de acometer las obras hasta su



inauguración, motivo este por el que Almería fue la penúltima capital española en conectarse con Madrid por ferrocarril –Granada ya estaba conectada a través de Bobadilla–.

El Plan General de Ferrocarriles de 1869 incluía la construcción del ferrocarril de Linares-Almería aunque lo consideraba de dudosa rentabilidad. El duro relieve que debía atravesar la futura línea jugaba en contra de la posibilidad de conducir al mar los plomos de Linares. La longitud total del itinerario inicial era de 308,3 Km. y su presupuesto de 81,5 millones de pesetas. Se trataba del trazado que discurría por la margen derecha del Guadiana Menor, digamos que próximo a la sierra de Cazorla, por lo que no tocaba el término de Cabra.

Tras quedar desiertas varias subastas para la concesión, por los elevados gastos de establecimiento, en 1889 fue adjudicada la concesión al Banco General de Madrid, cuyo presidente D. Ivo Bosch jugó un importante papel, se transfirió la concesión posteriormente a la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España. Ésta encargó posteriormente las obras a la empresa francesa Fives-Lille

Fives-Lille estudió un nuevo trazado, más rentable para la explotación, que reducía la distancia en más de 60 km. respecto al trazado inicial, aunque para ello se tendrían que salvar mayores dificultades orográficas, dificultades que fueron determinantes para la rentabilidad de la línea. La parte final, entre las estaciones de Gergal y Almería contaba con una gran pendiente –cerca de 26 mm/m en tramos de hasta 20 km-, así como el tramo comprendido entre Larva y Cabra -20 mm/m en la mayor parte de un tramo de 23 km.-. Para salvar esta pendiente era necesaria mayor tracción y las velocidades eran ridículas (12,5 km/h. en el tramo Gergal-Almería), lo que provocaba un mayor coste y, ante la existencia de tráfico de mercancías en un sólo sentido, la imposibilidad de poner los servicios necesarios para satisfacer las necesidades de las comarcas mineras de Sierra Morena y El Marquesado. Los trenes volvían de vacío desde Almería y ocupaban la única vía, por lo que se contempló la posibilidad de desdoblarse algunos tramos para sofocar este tráfico. El coste hacía imposible llevar a cabo esta mejora, de manera que se adoptó la decisión de electrificar el tramo más conflictivo, lo que vino

a paliar el problema en cierta medida, pero no lo llegó a solucionar. Esta electrificación se lleva a cabo en el año 1906, con material rodante de la fábrica suiza Brown Boveri et Cie. El tramo Gergal – Almería es la primera electrificación ferroviaria que se realiza en España.

Se iniciaron las primeras obras en 1890. A finales de 1892 se hallaba prácticamente concluida la explanación, pero no se tendió la vía por la presencia en el punto kilométrico 65,400 del cauce del río Salado, que se hacía preciso salvar con un puente de 315 metros de longitud y 106 metros de altura. Esta magna obra de ingeniería regulaba la marcha de los trabajos en el resto de la parte norte de la línea. Fue el 22 de Marzo de 1898 cuando se abrieron al servicio público los 23 kilómetros comprendidos entre Alamedilla y Huesa-Alicún con las estaciones intermedias de Huelma y Cabra del Santo Cristo. Entre Huesa-Alicún y Quesada quedaba por terminar el viaducto del Salado, verdadero calvario de la Compañía del Sur. El 5 de Agosto pudieron abrirse al servicio los once kilómetros que separaban Huesa de Larva y el 1 de Septiembre, los 8 kilómetros de Larva al Salado y a Quesada. Con ello el puente del Salado se convertía en el único tramo que mantenía la discontinuidad de la línea entre Linares y Almería.

A principios de Marzo de 1898, Fives-Lille suspendió pagos y ante el atraso y el aspecto que tomaba el asunto, el personal de construcción del Sur reemprendió las obras en el sector Huesa-Quesada. Cuando los obreros llegaron al viaducto del Salado, Fives obstaculizó las obras bajo pretexto de llevar a cabo el mantenimiento de las mismas.



Puente del Salado. Años 50

Llegado el día 1 de Octubre, fecha en que debía terminarse completamente la línea, representantes de la Compañía del Sur acudieron a las autoridades. Cuatro días más tarde tomaron posesión

de las obras y se reemprendieron los trabajos, consiguiéndose dar cima al viaducto del Salado el 12 de Marzo de 1899. A pesar de los malos augurios de Fives-Lille, el puente fue lanzado con éxito por personal del ferrocarril dirigido por los ingenieros Basinski, Guerin y Shule. Según afirman las memorias de la empresa ferroviaria, Fives-Lille escondió en los almacenes todo el material necesario para el lanzamiento. “El Sur” se procuró dichos materiales en el extranjero y consiguió por fin unir las dos orillas del Salado, inaugurando el servicio el día 14 de Marzo del citado 1899.

Con la culminación del puente quedaba roto el ya largo aislamiento de las dos ramas en explotación de la Compañía del Sur, y se producía la unión de Almería y las comarcas cercanas con el resto de la red ferroviaria española.



Inauguración del Puente del Salado. 14/3/1899

Foto: (Cerdá y Rico).

El puente fue inaugurado por las primeras autoridades, hasta allí desplazadas. Fue un día de gran júbilo y esperanza para la provincia, según relata el periódico "El Ferrocarril". Con motivo de la inauguración se celebraron grandes fiestas durante varios días, entre ellas una corrida de toros – día 13– en la que actuaron Antonio Reverte y Rafael Guerra.

Como obra más atrevida de la línea, el puente del Salado es por muchos conceptos la obra metálica más importante construida hasta ahora en España: las luces de 105 metros son superiores a las del puente de Cobas, en el ferrocarril de León a Astorga y Galicia, que no pasa de 95 metros, y el mayor que existe hoy día. La altura de la rasante sobre el fondo del barranco, es de unos 110 metros, superior a la de los célebres viaductos de Juaroz y Shwarzwasser (Suiza), y se acerca mucho a la

del viaducto de Garabit, línea de Marvejols a Neussargues (Francia). Las pilas son de mampostería concertada de 74,55 metros de altura, su base es rectangular cuyas dimensiones, 8,24 x 19,61 m., se reducen a 4x9 m. en la coronación. En el interior se dejaron unas chimeneas de 2 x 1,25 m. con el objeto de poder comprobar la verticalidad y de facilitar el secado del mortero. La altura de la viga original era de 10 metros y el tablero estaba situado 1,5 metros por debajo de las cabezas superiores para evitar la caída de los vehículos descarrilados. Disponía de un pasillo por la parte inferior de la viga. En la década de los setenta el antiguo tramo metálico fue reemplazado por otro de acero aunque se siguen aprovechando las pilas originales recrecidas. La sustitución se llevó a cabo deslizado los nuevos tramos sobre la vía primitiva.



Estado actual del viaducto del Salado. Fotos: Mario Fontán y Casimiro Molina.

Como ha quedado patente, otro de los problemas surgidos era el gran desnivel a salvar, y aunque el término de Cabra no ofrecía las mayores dificultades, es un ejemplo bastante significativo que demuestra las enormes dificultades orográficas que hubo que salvar. Si tenemos en cuenta que la estación de Larva se encuentra en la cota 640 y la de Cabra en la 1024, obtenemos un desnivel de 384 metros, desnivel que hay que salvar en una longitud de 23,6 km., por lo que la pendiente es del 1,62%,



Herradura de Larva. Foto: Mario Fontán.

enorme para el ferrocarril, es por ello que el trazado tiene enormes curvas, como la conocida herradura de Larva, una curva “bucle” que casi llega a cerrarse para salvar unos 50 metros de desnivel, desarrollando una longitud próxima a los 3 km., cuando la distancia en línea recta entre ambos puntos no llega al kilómetro. Esta enorme pendiente provocaba que durante mucho tiempo (hasta que aparecieron las primeras locomotoras diesel) los trenes circularan con doble tracción entre las estaciones de Larva y Huelma, donde una de las locomotoras daba la vuelta, utilizando éstas los cabrileños como medio de transporte hasta las estaciones de Huesa y Larva –incluso se apeaban en marcha en los distintos cortijos por donde transcurre la línea–. En la Estación de Jódar existía un depósito de tracción de maquinas a vapor, es decir, una pequeña reserva de maquinas que ayudaban en la tracción de trenes hasta Cabra. Incluso hubo una batería de viviendas–dormitorio para maquinistas y ayudantes de maquinista, hoy en ruinas.



Estación de Huelma. 1922. Foto: Mariano Pareja García

Las máquinas de vapor provocaban incendios frecuentemente. Aún en nuestros días sigue ocurriendo: sin ir más lejos, en agosto de 2003, aunque las locomotoras son diesel, siguen provocándolos debido a las chispas que saltan cuando es necesaria la utilización del sistema de frenado en este difícil tramo, argumento muy discutible que en varias ocasiones ha aceptado RENFE, pero aún así no tendrían por qué producirse estos incendios si la compañía cumpliera con el compromiso en materia de la limpieza de los trazados (Renfe está obligada a retirar los residuos y la vegetación en una parcela de 40 metros a ambos lados de la vía). Dificultad que estadísticamente

reflejan los índices de siniestrabilidad: el 19 de Marzo de 1981 descarriló el expreso de Madrid –con un balance de 2 muertos (el maquinista y el ayudante de maquinista) – y pocos años más tarde sería el Talgo, a consecuencia de un fuerte temporal –en esta ocasión no hubo víctimas–. Durante los 60, fue el Taf el que descarriló en las inmediaciones de Larva (anecdóticamente este tren llevaba como viajera a la hija de Franco).



1960. El TAF descarrilado en las proximidades de Larva. Foto: José Ortega.



Estación de Huelma. Trabajos de ensanche de trincheras.

Además del viaducto del Salado, la considerable longitud del tramo de ferrocarril que discurre por nuestro término, cuenta con numerosas obras de fábrica, y dos túneles: el primero, junto al Salado, cuenta con una longitud de 120 metros y se encuentra en el P.K. 67+911; el segundo se sitúa en el P.K. 81+123, en las cercanías de la estación de Huesa y tiene una longitud de 161 metros. En el capítulo de movimiento de tierras, destacar las abundantes trincheras y terraplenes. Durante los años 50, con motivo de la renovación de vía, se ensancharon las trincheras y se rebajó la rasante de aquélla.

Así pues, podríamos decir que la decisión de Fives Lille de ejecutar este trazado determinó que nuestra localidad cuente con esta infraestructura, aunque el hecho de que ninguna de las estaciones se

encuentre en el casco urbano, ha provocado que la población nunca se sintiera lo suficientemente identificada con el ferrocarril, si bien es cierto que durante mucho tiempo existió en el casco urbano un despacho central de RENFE y que el transporte de mercancías por tren alcanzó bastante volumen a nivel local durante un largo periodo. Aún se recuerdan mercantes como “el Uvero” ó “el Pescaero”, al que acudían a recoger el pescado fresco proveniente de las lonjas almerienses los vendedores locales. El pescado venía en capachas de esparto, cubierto por hojas de palmito y nieve. Cuando el transporte por carretera comenzó a imponerse, dejó de funcionar este tren, a partir de entonces el pescado llegaría por carretera hasta la Venta del Capataz.



**Camión que fuera propiedad de Ramón
Gómez Gutiérrez. 1930**

Como consecuencia de la puesta en marcha de la línea férrea, surge en Cabra la primera empresa de transporte por carretera de Sierra Mágina –la de D. Ramón Gómez Gutiérrez– que transportaba materiales y viajeros desde nuestra estación a varios pueblos de Mágina, Úbeda, Jaén o los cercanos

pueblos granadinos de la comarca de los Montes Orientales. Al mismo tiempo, esta empresa trabajó en el transporte de madera que, desde Cazorla se hacía hasta la Estación de Los Propios-Cazorla. Apoyando el trabajo que realizaban los desaparecidos “gancheros”, quienes transportaban los enormes troncos de pino alaricio aprovechando el curso del Guadalquivir. Desde esta estación se cargaba la madera en convoyes y se transportaba hasta Alsasua o Andújar para la transformación en traviesas por “Explotaciones Forestales” de RENFE.

En lo referido al tráfico de viajeros, seguro que supuso en los comienzos una revolución a nivel local, pues el aislamiento de la población era absoluto, tan sólo se utilizaban caminos de herradura, hasta que se terminara la línea y se construyera la carretera de la estación. Tres eran los trenes que paraban entonces en cada dirección, con lo que resultaba verdaderamente cómodo para la época viajar a

Granada (a partir de 1904), Almería, Linares, Barcelona o Madrid (el expreso de Madrid paró en Cabra hasta comienzos de los 70, ahora es necesario el trasbordo en Linares o Alcázar de San Juan), aunque los precios eran bastante elevados para la precaria economía de la época. En nuestros días son dos trenes en cada dirección los que paran en la estación de Cabra del Santo Cristo, el regional Linares Granada en ambas direcciones, y el Rápido García Lorca en ambas direcciones (Almería–Barcelona y Granada–Barcelona). Las Estaciones de Huesa y Larva son apeaderos con parada facultativa (sólo cuando hay viajeros) para el regional TRL (tren regional ligero). La cuarta estación de nuestro pueblo, Huelma, dejó de existir como tal en los años 60, cuando fue derruido el edificio de viajeros y construido un apeadero, efectuaron parada facultativa los regionales TRL hasta 1999, cuando dejó de prestar servicio, lo mismo ocurriría con las estaciones de Garciez–Jimena, Torreblascopedro y Quesada.



Estación de Cabra, Diciembre 2001. Fotos: Ramón López.

Las estaciones de nuestro término, al igual que la mayor parte de las de la línea, se encuentran en estado de semi-abandono, al desaparecer el 1993 el escaso personal que aún trabajaba en ellas. Se trata de funcionales edificios de estilo francés, muy presente en las obras ferroviarias de las postrimerías del XIX, cuentan con un despacho (gabinete de circulación), una pequeña sala de espera y una vivienda adjunta, que en su día, se le otorgaba al jefe de estación. El resto de ferroviarios disfrutaba también de vivienda de la compañía. Cabe señalar que en todas las estaciones ha habido viviendas ferroviarias, la mayor parte de ellas están arruinadas hoy en día, como ejemplo de las aun siguen en pie, los pabellones de Vías y Obras, existentes en la

estación de Cabra y que hace algunos años fueron transformados en albergues de turismo rural. Además, todos los pasos a nivel guardados contaban con la correspondiente vivienda para el guardabarrera.



Estaciones de Huesa y Cabra. Estado actual. Fotos: Mario Fontán y Ramón López.

En cuanto al material rodante, la tracción a vapor impera en la línea durante casi 75 años, a excepción de la zona baja de la misma que esporádicamente mantuvo la tracción eléctrica, vapor-eléctrica y diesel. Los primeros años se utilizaron máquinas de tipo 040, tanto de Fives Lille, como de Sur. En 1929, Andaluces introduce el tipo 140 y 240. Tras la nacionalización, máquinas a vapor de otras compañías como MZA o NORTE hicieron aparición por nuestra línea. En la década de los 60 los Taf (Tren Automotor Fiat) y las máquinas diesel 1600 (su presencia fue testimonial al no dar el resultado esperado) y 2100 de ALCO (American Locomotive Company) se impusieron. Más tarde las 1300, al principio para viajeros, después para mercancías, fueron excelentes locomotoras compradas para esta línea y dieron un buen resultado en el transporte de los impresionantes trenes de mineral entre las minas del Marquesado y el puerto de Almería, arrastrando estos con cuádruple tracción (2 locomotoras en cabeza y 2 en cola). La tracción a vapor se relega a los trenes de mercancías que las utilizan hasta 1965, año en el que desaparecen de nuestra línea, siendo sustituidas por las anteriormente citadas 1300 de ALCO.

Después los Ferrobús (fabricados por Waggonfabrikuerdingen, A.G.) y más tarde los Camellos (automotores 592 Man y Macosa), se encargaron de los servicios regionales entre Linares y Almería-Granada. A partir de la década de los 80 comenzaron a circular por la línea máquinas diesel 3300 y 1900, tanto para mercancías, como para

viajeros. El TRL (constituye la serie 596, apodados “Tamagochis” y “Galindos”) que cubre los servicios regionales no es ni más, ni menos, que un automotor 592 modificado en motor y carrocería adaptado a líneas de débil tráfico.

La explotación de la línea la ostentó la Compañía de Ferrocarriles del Sur de España hasta 1929, año en que aprovechando la difícil situación económica de la compañía, agravada por las continuas huelgas de ferroviarios y la crisis del ferrocarril de finales de los años 20, es comprada por la Compañía de Ferrocarriles Andaluces. Esta empresa que en principio fue de capital malagueño con Jorge Loring a la cabeza y que posteriormente pasó a manos francesas, ya explotaba numerosas líneas en Andalucía, Extremadura y Murcia (Moreda–Granada y Granada–Bobadilla, entre otras). Andaluces hace algunas inversiones en la línea como la sustitución del carril por otro de 30 Kg/m, y la construcción de muelles cubiertos en algunas estaciones como Cabra, Jódar o Pedro Martínez.

Andaluces se integra en la Compañía de Ferrocarriles del Oeste (participada por el Estado) en 1935. Esta compañía se convierte en estatal cuando algunas líneas de alto déficit de Extremadura y Castilla León amenazan con ser insostenibles, en 1941 pasa a formar parte de la recién creada Red de Ferrocarriles Españoles (RENFE).

Este ferrocarril, eminentemente minero, siempre estuvo sometido a los vaivenes del sector. Si a esto unimos los numerosos problemas de financiación que tuvo desde un principio y los consabidos de carácter técnico, podemos concluir que de esta línea casi nunca se obtuvo rentabilidad, aunque a principios de siglo, época dorada en la minería (1900-1915), sí que se obtuvieron beneficios. Con la puesta en servicio en 1904 de la conexión Moreda-Granada, el tráfico de mercancías y viajeros benefició al tramo Moreda-Linares –cuyo movimiento siempre había sido menor que el de Guadix- Almería, por ser zona menos poblada–. Después, coincidiendo con la Primera Guerra Mundial, se inició un periodo muy deficitario, que abarcaría hasta 1923 –año en que se experimentó un ligero repunte, que continuaría hasta 1930– A partir de aquí se entraría en una enorme crisis que se agudizó con la guerra civil.

Pero el ocaso de la línea de Linares a Almería comenzó durante la década de los sesenta, quizá consecuencia de la crisis en la minería y que desencadenó los incesantes cierres de pozos mineros en Sierra Morena hasta su total desaparición. Más tarde se acrecentó sobremanera, durante la crisis del ferrocarril español de los años ochenta (el 1 de Enero de 1985 , fue la fatídica fecha) que provocó el cierre de numerosas líneas –Jaén-Puente Genil y Guadix-Almendricos, entre otras-. La puesta en servicio del AVE entre Madrid y Sevilla, en 1992, con el nuevo acceso ferroviario a Andalucía a través de Brazatortas, por vía de ancho internacional, condenó a la antigua línea de Despeñaperros a canalizar tráficos residuales: trenes mercantes y los pocos que quedan con las olvidadas capitales de provincia de Andalucía Oriental (Jaén, Granada y Almería). Finalmente, la puesta en servicio del sistema de control de tráfico centralizado en 1993, provocó el abandono de la mayoría de las estaciones, incluida la de Cabra. Se convirtió lo que antaño era una concurrida línea férrea, aunque deficitaria, en algo meramente testimonial.

No obstante, y merced a los vaivenes del destino, el plan de Alta Velocidad, con el horizonte del año 2010, prevé la conexión entre Jaén y Madrid en 2 horas y 40 minutos, adaptando la actual línea a alta velocidad. El inconveniente es la más que discutible opción adoptada de obviar la necesaria unión a este ramal de los tráficos de Granada y Almería hacia la capital de España, realizándose la unión por Bobadilla o Murcia, respectivamente. Esta opción acarrea unas distancias de viaje desproporcionadas. Además, persisten los interrogantes relativos al transporte de mercancías pesadas –que teóricamente no pueden compartir la misma vía con los trenes AVE–.

Las dificultades técnicas que habría que afrontar para la adecuación de este trazado a la alta velocidad, motivado por la orografía del terreno, el desdoblamiento y electrificación de todo el tramo, unido a la teórica insuficiente población –dato muy importante para los encargados del estudio de infraestructuras, pues estas dos capitales suman 450.000 habitantes y tan sólo Guadix sobrepasa los 20.000, ya que Linares quedaría conectada a la alta velocidad a través de la línea de Jaén–podría provocar la decisión final de estudiar otros trazados más largos pero menos costosos.

Nos encontramos, pues, ante un futuro incierto que puede desembocar en el cierre paulatino de los escasos servicios que circulan por la línea. Estas consideraciones la dejarían, en el mejor de los casos, como una línea reducida exclusivamente al transporte de mercancías –a no ser que se considere la necesidad de esta infraestructura como un servicio



Cuesta de San Pedro (Herradura de Larva).
Histórica instantánea de un **TALGO III puro**.
Foto: Mario Fontán Antúnez

público y prime la menor distancia sobre la rentabilidad–. A esta incertidumbre se suma la más que probable liberalización del sector, una vez aprobada la resolución que prevé la desaparición de RENFE como empresa pública para el 1 de Junio de 2004. ADIF (Administrador de Infraestructuras

Ferrovias), empresa de reciente creación perteneciente al Ministerio de Fomento, va a gestionar el tráfico y las infraestructuras, RENFE pasaría a convertirse en un operador de viajeros privado, al igual que otros que, cumpliendo unos requisitos mínimos, podrán explotar servicios de viajeros y mercancías. La privatización está servida, la pregunta es inevitable, ¿qué deparará el futuro a la línea Linares–Almería?, esperemos que muchos años más de continuidad, eso sí, con unos servicios mínimos para nuestra estación, que es la principal vía de comunicación de este apartado pueblo.

BIBLIOGRAFÍA

WAIS, F. *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Editora Nacional, 1974.

NAVARRO DE OÑA, C. *El Ferrocarril Linares-Almería*. Almería: Editorial Cajal, 1984.

REVISTA TRENES HOY. Madrid: Gabinete de Comunicación Interna de RENFE, 1987.

GÓMEZ MARTÍNEZ, J.A. – COVES NAVARRO, J.V. *Trenes, cables y minas de Almería*. Almería: Instituto de Estudios Almerienses, 1994.

LARA MARTÍN-PORTUGUÉS, I. – PÉREZ ORTEGA, M.U. – CERDÁ PUGNAIRE, J.A. *Del Tiempo Detenido, Fotografía Etnográfica Giennense del Dr. Cerdá y Rico*. Jaén: Diputación Provincial de Jaén, 2001.

GILA MEDINA, L. *Cabra del Santo Cristo (Jaén), Arte, Historia y el Cristo de Burgos*. Granada: Arte Impresores, S.L., 2002.