

1879: LLEGA EL TREN (Y TAMBIÉN EL REY)

Pocos recuerdos de la infancia tan dichosos para quien esto escribe como el de viajar en tren: vivir la odisea formidable de subir a la estación en el *caimán* de Julio Cañadillas, de embobarse atendiendo a las conversaciones de los mayores en el compartimento del vagón, de sentir el hechizo del nombre inolvidable de apeaderos y estaciones —Ablates, Algodor, Pantoja y Alameda, Yeles y Esquivias...—, de llegar a la capital, tan desmesurada a los ojos del niño... Pero se acabó la infancia, y hasta se acabó después el tren, pronto hará un cuarto de siglo: en enero de 1988 se cerró la línea Madrid-Ciudad Real, y con ella la estación de Mora, condenada desde aquel momento, muda, a ver de cerca al AVE pasar de largo.

Más de un siglo hacía entonces que la estación vivía el ajetreo de personas y mercancías. Exactamente desde el 3 de febrero de 1879, lunes, cuando, recién edificada, llegaba a ella el primer tren, los dos primeros trenes, con los que se abría la nueva línea de Madrid a Ciudad Real que la *Compañía de los Ferro-Carriles de Ciudad-Real a Badajoz* había construido en el breve plazo de poco más de un año, acortando en casi cien kilómetros, y varias horas, el trayecto de la villa y corte a la ciudad manchega.¹

Los morachos, y los muchos curiosos venidos de las cercanías, vivieron en ese día no solo la asombrosa novedad de asistir a la llegada del *ferro-carril* (como escribían entonces), sino también la sensación insólita de ver descender de él nada menos que a don Alfonso XII, el joven y apuesto rey de 21 años que andaba en lenguas de todos: hacía doce meses que se había casado, y seis que la muerte le había arrebatado a su

¹ Esto leemos en «La inauguración del ferro-carril de Madrid a Ciudad-Real», [La Época, XXXI, 9.562, 3-II-1879](#), p. 1: «Sabido es que la línea directa de Madrid a Ciudad-Real es una concesión otorgada a la empresa de Badajoz por la ley de 15 de diciembre de 1876, y el proyecto de obras aprobado lleva la fecha de 5 de octubre de 1877. Si se compara esta última fecha con la terminación de la línea, o sea, con el 31 de diciembre de 1878, resulta que la construcción se realizó en 14 meses, siendo así que el poder legislativo fijó cuatro años. Bueno es advertir también que la línea directa no ha recibido subvención del Estado». Y añade: «La extensión de la línea directa es de 169 kilómetros, y la longitud de la antigua, de 263; diferencia a favor del recorrido de la primera, 94 kilómetros». Su coste estimado, según [La Correspondencia de España, XXX, 7.714, 5-II-1879](#), p. 2, ascendía a la astronómica cantidad de entre 20 y 25 millones de pesetas. Para una completa descripción de la línea, véase (en <http://www.docutren.com/>) la ponencia presentada en el III Congreso de Historia Ferroviaria celebrado en 2003 en Gijón por [Juan Pedro Esteve García, «El ferrocarril de Madrid a Ciudad Real \(1878-1988\)»](#).

1879: Llega el tren (y también el rey)

amadísima esposa, María de las Mercedes de Orleans, ¡de 18 años! Se comprenderá con ello el interés que la visita despertó entre los morachos y comarcanos.

Toda la prensa de la época se hizo eco del viaje real. Alfredo Escobar inicia su crónica de *La Ilustración Española y Americana* con estas palabras: «A las ocho en punto del día 3 de febrero, el tren de invitados, limpio y elegante como una muchacha que va a recibir su primera comunión, salió de una estación que no existe todavía, pero que existirá con el tiempo en el paseo de las Delicias».²



El rey Alfonso XII inaugura la estación de Delicias: 30 de marzo de 1880
(Dibujo de Comba para [La Ilustración Española y Americana, XXXIV, núm. XIII, 8-IV-1880](#), p. 221)

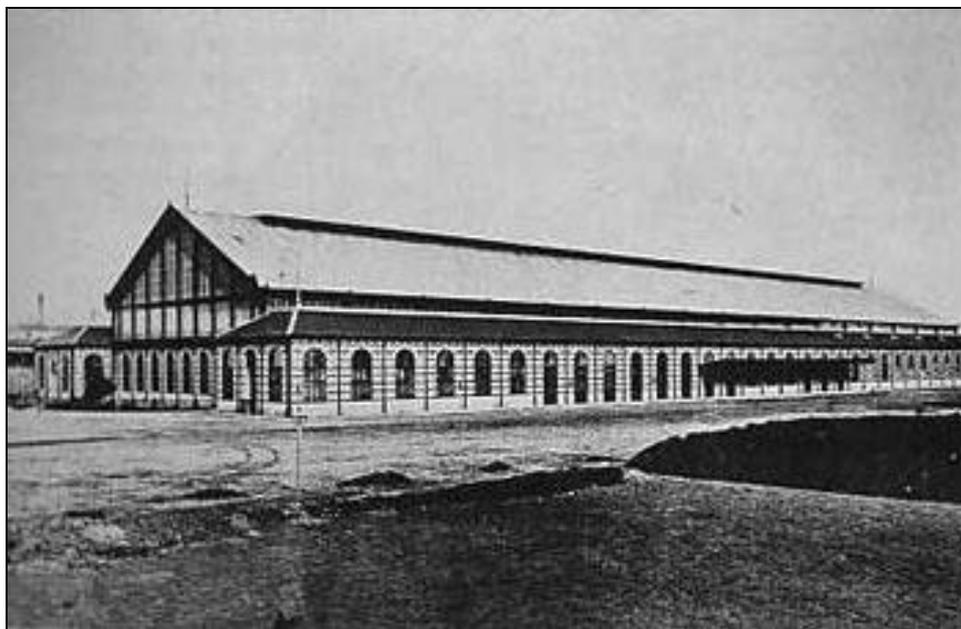
«Dos trenes estaban preparados —añade por su parte el reportero anónimo de *La Época*—: el uno para la regia comitiva, compuesto de doce carruajes, y el otro, que comprendía algunos más, para las personas invitadas por la empresa».³ A ciento cincuenta personas ascendía el número de convidados que salió en el primer convoy, como trae *La Correspondencia de España*;⁴ y en el segundo, que partió una hora más tar-

² «Una expedición regia», [La Ilustración Española y Americana, XXIII, núm. VI, 15-II-1879](#), p. 111. [La estación de Delicias, hoy Museo del Ferrocarril](#), sería inaugurada por el mismo Alfonso XII poco más de un año después, el 30 de marzo de 1880.

³ «La inauguración del ferro-carril de Madrid a Ciudad-Real», [La Época, XXXI, 9.562, 3-II-1879](#), p. 1.

⁴ [La Correspondencia de España, XXX, 7.713, 4-II-1879](#), p. 2. Ofrece los nombres de buena parte de ellos [El Imparcial, XIII, 4.196, 5-II-1879](#), pp. 1-2 («Inauguración de la línea de Ciudad-Real», por V).

de, acompañaba al rey un numeroso séquito en el que figuraban, entre otros, el presidente del Consejo —como entonces se decía al del Gobierno—, los ministros de Estado y de Fomento, el presidente del Congreso de Diputados, el embajador de España en Lisboa y altos mandos militares.



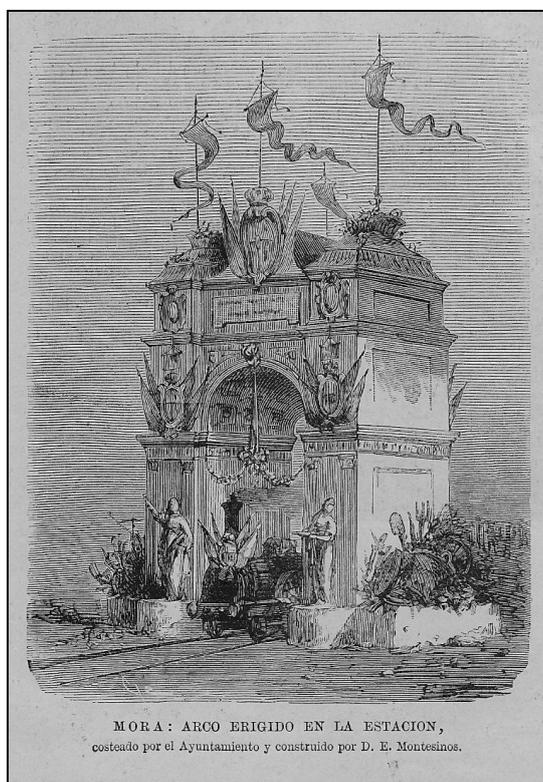
Vista de la estación de Delicias tras su construcción
(Fotgrabado de J. Laurent: 1880/1882)

El tren regio fue deteniéndose en todas y cada una de las quince nuevas estaciones del trayecto, lujosamente engalanadas para la ocasión, entre coros de mozos y cantares alusivos, y atestadas de un inmenso gentío: Getafe, Parla, Torrejón, Yeles y Esquivias, Pantoja y Alameda, Algodor, Almonacid, Mascaraque, Mora, Manzaneque, Yébenes, Urda, el apeadero de Emperador, Malagón y Fernán-Caballero, antes de llegar a Ciudad Real tras un agotador viaje de 169 kilómetros y 925 metros que, paradas incluidas, había durado siete horas. Y que se prolongaría después, siguiendo la vía de Badajoz, por Argamasilla de Alba, Puertollano y Cabeza de Rey, llegando a la capital pacense y luego hasta Elvas, en Portugal, donde don Alfonso conferenciaría con el rey lusitano Luis I en un pabellón levantado para la ocasión. A su regreso se detuvo en Mérida y Medellín, entrando en Madrid el tren regio al anochecer del día 7 de febrero.

«El industrioso pueblo de Mora, cuya fabricación en jabones tiene verdadera importancia» —escribe *El Imparcial*—, a 86 kilómetros de la salida y en el punto central de la línea que se inauguraba, fue la etapa más destacada de la jornada real, como confirman los partes de noticias de *La Época*: «Los telegramas recibidos esta tarde revelan el entusiasmo que ha causado la presencia de S.M. el rey en Mora, donde le esperaba el

governador civil de Toledo, y en Ciudad-Real, donde estaban el reverendo obispo y las autoridades civiles y militares». Y de Mora procede el único de los despachos oficiales que se inserta, remitido por el gobernador civil de la provincia al ministro de la Gobernación en estos términos: «S.M. sale en este momento, que es la una de la tarde. No son posibles mayores aclamaciones y pruebas de entusiasmo que las que la población de Mora y pueblos limítrofes han tributado a nuestro augusto monarca».⁵

La bienvenida de los morachos comenzaba por el «magnífico arco de hojas de ciprés» con que se había engalanado la vía a su entrada a la estación. Y si es cierto que todas las del recorrido se hallaban «lujosamente decoradas», la de Mora las excedía en mucho, como lo prueba el hecho de que sea el único de los arcos de las paradas intermedias que aparece reproducido en los grabados de *La Ilustración Española y Americana*.⁶



Mora: arco erigido en la estación el 3 de febrero de 1879
(Grabado de [La Ilustración Española y Americana](#), XXIII, núm. VI, 15-II-1879, p. 117)

Las autoridades de la villa no escatimaron medios para honrar al monarca. «El [arco] erigido por el Ayuntamiento de Mora en la estación del ferro-carril —escribe *La Ilus-*

⁵ «Viaje de S.M.», [La Época](#), XXXI, 9.563, 4-II-1879, p. 2.

⁶ [La Ilustración Española y Americana](#), XXIII, núm. VI, 15-II-1879, pp. 107, 111 y 117. Los demás grabados que se insertan corresponden a Ciudad Real, Elvas, Medellín, Badajoz y Mérida; es decir, el término de la línea inaugurada, el lugar de encuentro con el rey de Portugal, y varios puntos del posterior periplo extremeño.

tración— fue construido bajo la dirección del reputado pintor escenógrafo D. Eduardo Montesinos, en el espacio de siete días, a pesar de la incesante lluvia», con la ayuda de los maestros carpinteros morachos Toribio y Eulogio Hidalgo.⁷

Porque Mora no era una etapa cualquiera del viaje. En parte quizá por su situación en la línea, pero sobre todo, creemos, por su importancia objetiva entre los puntos del itinerario, fue el lugar elegido para presentar la línea misma al monarca:⁸ allí estaba el ingeniero que la había trazado, Sr. Cachelièvre; el constructor, Sr. Dauderny, y numerosas autoridades que compartieron con el rey el *lunch* que la compañía ofreció a sus huéspedes en la sala de la estación.⁹

De las informaciones de unos y otros inferimos que este *lunch* fue doble, y se sirvió a las once para los ocupantes del tren de invitados y a las doce y diez para los del tren regio, que se detuvo cincuenta minutos en nuestra villa. Se había encargado el refrigerio al Sr. Longa, dueño del *restaurant* de la estación de Almorchón (en la línea Ciudad Real-Badajoz), y fue servido, según *El Imparcial*, «con orden y precisión admirables». *La Guirnalda* ofrece otros datos: «En la estación de Mora obsequió la Compañía a S.M. el Rey y demás señores del tren real con un delicado y exquisito *lunch*, reinando en estos momentos la más cordial y respetuosa armonía. Ocupaba la derecha de S.M. el Presidente del Consejo de Ministros, y la izquierda el embajador del vecino reino de Portugal, no guardándose orden alguno en la colocación de las demás personas alrededor de la improvisada y bien servida mesa». Nos hace saber también el *menú*, tan

⁷ «Nuestros grabados», [La Ilustración Española y Americana, XXIII, núm. VI, 15-II-1879](#), p. 107. El apunte sobre los ayudantes deriva de Inmaculada Mora Galán, «Nuestra historia» (*Feria y fiestas 2011*, Mora, Ayuntamiento, 2011, s.p.), quien no precisa su fuente (todo hace pensar que es el *Libro de Actas* del Ayuntamiento correspondiente al cuatrienio 1879-1882). El artículo de Mora Galán nos proporciona también los nombres de las autoridades de la villa que citamos más abajo, y según él, por cierto, no fueron siete, sino nueve, los días que se emplearon en la construcción del arco. Digamos por nuestra parte que Eduardo Montesinos y Estellés fue pintor, escenógrafo, restaurador y también dramaturgo; participó en las restauraciones del Alcázar de Sevilla y la Alhambra de Granada, y de él se conocen varias piezas teatrales estrenadas o publicadas entre 1872 y 1901: *¡Astucias!* (1872), *La piedra de redención* (1872), *La capilla de Merluza* (1873), *Empleo desconocido* (1875), *Anuncio* (1889), *Plaza partida* (1894), *El desvergonzado* (1895), *Varietés* (1899) y *Cascarrabias* (1901).

⁸ No hay duda de ello, pues, descontadas las de Madrid y Ciudad Real, de primera clase, la de Mora era la única estación de segunda. Getafe, Torrejón, Pantoja y Alameda, Algodor, Yébenes, Urda y Malagón eran de tercera clase; Parla, Yeles y Esquivias, Almonacid, Mascaraque y Fernán-Caballero, de cuarta; y Manzaneque y el apeadero de Emperador, de quinta. Figura el dato en «La inauguración del ferrocarril de Madrid a Ciudad-Real», [La Época, XXXI, 9.562, 3-II-1879](#), p. 1, entre otros lugares.

⁹ Creemos que Émile Cachelièvre debió de diseñar también las nuevas estaciones, como hizo posteriormente con la de Delicias, de la que sí consta su paternidad. En cuanto a Dauderny, tal vez sea el ingeniero Jean-Baptiste Dauderny, que formó asociación con Alexis Duparchy en la firma Duparchy & Dauderny. De él sabemos que murió poco después, durante la construcción del puerto de Leixões, en Portugal (1884-1895). Tomamos el nombre de los personajes, citado a veces erróneamente en los periódicos, de la [Gaceta de los Caminos de Hierro, XXIV, 6, 9-II-1879](#), pp. 81-83, que aporta además numerosas referencias técnicas.

francés como los artífices de la obra, en lista que reproducimos tal cual: *Galantines de dinde.—Idem de faisanes.—Jambons œufs filés.—Roasbeef à l'américaine.—Pâtés de lièvre truffés.—Chaufroid de langoustes.—Poulardes à l'italienne.—Langues écarlate.—Baba à la Bprenberg.—Solilemme groseille.—Assiettes sandwichts variés.—Assiettes pâtisserie variées.—Café.—Liqueur.* Y agrega: «Terminado este almuerzo, que amenizaron dos bandas de música y una orquesta, y después de haber visitado el monarca las dependencias de la estación, se puso el tren de nuevo en marcha siguiendo el itinerario ordenado hasta Ciudad-Real».¹⁰



La estación de Mora en los años noventa
(Gráficas Cervantes Díaz, *Almanaque 2004*)

Pero quien más cumplidamente nos informa sobre todo ello es «el celoso correspondiente en Mora» (firmado *H*), al decir de la propia *Correspondencia de España*, periódico que inserta en su número del 5 de febrero esta crónica fechada dos días antes:

Desde ayer reina en esta población una animación extraordinaria. Entre otras personas llegaron los gobernadores civil y militar de esta provincia, el jefe económico, jefe de distrito de la Guardia Civil, comisión de la Diputación Provincial y algunos otros funcionarios, pues estaba acordado de antemano que había de verificarse aquí la presentación oficial.

¹⁰ «Viaje regio e inauguración del ferro-carril de Madrid a Ciudad-Real», *La Guirnalda*, XIII, 5, 5-II-1879, pp. 19-20 (que toma de *El Océano*). Retocamos la ortografía de algunos términos franceses mal escritos en el texto. Por otro lado, podemos acceder a una fotografía estereoscópica de la estación de Mora (sin fecha, pero no muy posterior a la de su inauguración, y que no reproducimos aquí por carecer de autorización), en http://www.uclm.es/ceclm/fotografia_hispanic/fotos/estereo/04.htm.

Por la noche las bandas de aficionados obsequiaron a los habitantes con brillantes serenatas.

Esta mañana, desde las primeras horas, los caminos que conducían a esta estación se veían cuajados de gente que venían [*sic*] a presenciar dos grandes solemnidades, el paso de S.M. por este término y la inauguración del ferro-carril.

A las once llegó el tren donde venían los invitados, que fueron obsequiados con un exquisito y abundante *lunch*. A las doce, y apenas llegó el tren regio, salió el primero para Ciudad-Real.

A las doce, como digo, los acordes de la marcha real, tocada por las brillantes bandas de aficionados dirigidas por los reputados profesores D. Tomás García y D. Manuel Camuñas, y los entusiastas vivas que atronaban el espacio, anunciaron la llegada del tren real.

Al llegar al andén se presentaron las autoridades, y se apeó S.M. penetrando en el espacioso salón de esta estación, donde se le tenía preparado un delicado *lunch*. Al ver a S.M., las gentes que inundaban la estación prorrumpieron en entusiastas y frenéticos vivas. Las señoras agitaban con gran contento sus pañuelos, y en todos los semblantes se veía retratada la satisfacción que sentían por saludar de cerca al joven monarca que durante sus cuatro años de reinado ha puesto término a dos guerras sangrientas y abierto a la riqueza de nuestro suelo dos importantes vías férreas.

Mientras se servía el *lunch*, la orquesta de cuerda dirigida por D. Francisco Montero y D. Pedro Ramírez ejecutó preciosas piezas musicales.

Terminado el *lunch*, S.M. se dirigió a visitar el magnífico arco de triunfo que este Ayuntamiento ha levantado a la entrada de la estación. Durante este pequeño paseo ha sido incesantemente aclamado.

Al subir al tren S.M. el rey, se le presentó y aceptó una magnífica romana, obra de D. Cecilio Aponte; un precioso modelo de arado, hecho por D. Ventura Fernández Marcote, y dos pares de tijeras, unas grandes para lana y otras pequeñas, obra de D. Fructuoso Gómez del Campo.

Otros muchos objetos estaban destinados a S.M. por los reputados artistas Sánchez Biezma, Toribio Hidalgo, Ramírez, Rosell y Aparicio, y que por falta de tiempo no ha sido posible terminarlos.

El semblante de S.M. el rey revelaba la satisfacción que experimentaba al recibir las inequívocas pruebas de entusiasmo que este laborioso y honrado pueblo le ha dado durante su corta permanencia en él».¹¹

Conocemos, asimismo, los nombres y cargos de las principales autoridades provinciales presentes: el gobernador civil D. Antonio García Mauriño, el gobernador militar D. Emilio Sánchez, el jefe económico de la provincia D. Juan Álvarez Méndez, el jefe provincial de la Guardia Civil D. Ricardo de Rada, y, entre algún otro, el diputado provincial D. Luis Martín Pintado, moracho.¹² Y también los de las autoridades y personalidades locales, que no dejaremos de consignar, anotando de paso lo que sabemos —que es bien poco— sobre algunos de ellos: el alcalde D. Antonio Benéytez;¹³ los tenientes de alcalde (primero, segundo y tercero, respectivamente) D. Francisco Fernández Ca-

¹¹ [La Correspondencia de España, XXX, 7.714, 5-II-1879](#), p. 2, donde corregimos alguna errata. Mantenemos la redacción del párrafo penúltimo, pero debe entenderse, como seguramente imaginará el lector, no que los objetos habían quedado sin terminar, sino que no pudieron entregarse por falta de tiempo para ello, dada la precipitación del momento. Esto nos hace pensar que las autoridades morachas quedaron en el acto en segundo término (lo que resulta explicable), o no supieron reivindicar el tiempo de que disponían, o se excedieron en el número de presentes que prepararon. Mora Galán, en el artículo antes citado, indica los nombres completos de los artífices de estos regalos frustrados: Nicanor Sánchez Biezma, Felipe Díaz Toledo, Toribio de Mora Granados, Ambrosio García Borel, Gregorio Ramírez, Esteban Serrano y Cosme Aparicio.

¹² Mora Galán, «Nuestra historia», cit. De aquí procede también la relación posterior. En cuanto a Luis Martín Pintado, había sido alcalde de Mora en 1869-1871, y, si es que se trata de la misma persona, también en 1835-1836 y 1854. Este dato, y los que siguen sobre quienes fueron alcaldes, procede de [Salvador Núñez Morales, «Alcaldes de la villa de Mora»](#) (2007), publicado en <http://www.mora.es/>.

¹³ Fue primer regidor del municipio en 1877 y 1878-1879.

brera, D. Manuel Millas¹⁴ y D. Miguel López Abad¹⁵; el regidor síndico D. Andrés de Contreras y Marín;¹⁶ el juez municipal D. Bernabé Álvarez Coronel;¹⁷ el juez suplente D. Frutos Guzmán Ruiz;¹⁸ el secretario de Juzgado Municipal D. Carmelo Zamora; el cura párroco D. Antonio Vázquez y Pons; el coadjutor D. Dionisio Manzano Álvarez; y los señores D. Domingo Jiménez, D. José Vidales de Peñalver, D. Braulio Millas y Téllez,¹⁹ D. Manuel Maestro, D. José Laveissiere,²⁰ D. Pedro Benéitez, D. José Sobrero y Collelldevall, D. Santiago Villarrubia, D. Cipriano Villarrubia²¹ y D. Andrés Fernández Marcote.

La fiesta se prolongó hasta la noche, ya que el Ayuntamiento «dispuso iluminar la fachada de la Casa Consistorial, colocando en los extremos de la puerta principal a las dos bandas de música, que alternativamente amenizaron la velada a las muchas personas que acudían a la Plaza pública».²²

Pocos días después se abría la línea al servicio de los trenes de mercancías, y dos meses más tarde, al de viajeros.²³ Así lo anuncian los periódicos de entonces, donde leemos un aviso de la Compañía en que, «con motivo de la apertura al servicio de viajeros de la línea directa de Madrid a Ciudad-Real», se establecen los horarios de trenes, «desde el día 10 del corriente», entre Madrid y Badajoz —y también del ramal de Toledo, que obviamos—, de los que tomamos lo relativo a Mora.²⁴ Nos informan de que el correo salía de Madrid a las 8 de la noche y llegaba a Mora tres horas después, a las 11.04, y de que el mixto tardaba cuatro horas y cuarto: de las 7.20 a las 11.37 de la mañana. El viaje desde Badajoz, horario en mano, resultaba una auténtica odisea, pues

¹⁴ Fue diputado provincial en 1882.

¹⁵ Había sido alcalde en 1877-1878.

¹⁶ Sería alcalde después, en 1882-1883. Si se trata de la misma persona, falleció en 1925. No obstante, nos consta que este mismo nombre, con el doble apellido, Andrés de Contreras y Marín, aparece en más de una persona de la misma familia a lo largo del siglo XIX.

¹⁷ Fue después diputado provincial (en 1882) y alcalde (en 1885). En 1903 era presidente local del Comité Democrático. Falleció en abril de 1905. Su hermano Plácido fue también una personalidad relevante en la villa: alcalde, juez, fiscal, presidente de la Junta de Labradores y de la del Censo Electoral.

¹⁸ Había sido primer edil en 1873-1875 y lo sería luego en 1883-1885.

¹⁹ Sería alcalde más tarde, en 1891-1893 y 1899-1901. Mucho antes, en 1834-1835, encontramos a la cabeza del municipio a otro Braulio Millas y Téllez, que debió de ser su padre o abuelo.

²⁰ Falleció en mayo de 1923.

²¹ Fue alcalde en 1910, aunque quizá se trate de otra persona de nombre y apellido coincidente.

²² Mora Galán, «Nuestra historia».

²³ Lo trae [La Época, XXXI, 9.563, 4-II-1879](#), que cierra así su crónica («Viaje de S.M.», p. 2): «El día 15 del actual empezarán a correr por la nueva línea de Madrid a Ciudad-Real, ayer inaugurada, los trenes de mercancías, y los de viajeros, para mediados de marzo». Pero estos últimos, como decimos (y veremos inmediatamente), se demoraron casi dos meses.

²⁴ Citamos de [El Imparcial, XIII, 4.282, 11-V-1879](#), p. 4 («Compañía de los Ferro-Carriles de Ciudad-Real a Badajoz. Aviso al público»). El mismo anuncio puede encontrarse también en [La Correspondencia de España, XXX, 7.810, 12-V-1879](#), p. 3.

1879: Llega el tren (y también el rey)

se tardaba más de medio día en el correo (salía a las 11.40 de la mañana y llegaba a las 2.09 de la posterior madrugada) y uno entero en el mixto (de las 3 de la tarde de un día a las 3.04 de la tarde del siguiente). Eso sí, los precios hoy nos hacen sonreír, pues sería prácticamente imposible trasladarlos a euros; ni a 10 céntimos llegarían (otra cosa sería su valor relativo). Concretamente: 43,50 reales de vellón en primera clase; 32,63 en segunda; y 24,75 en tercera.

COMPANIA DE LOS FERRO-CARRILES DE CIUDAD-REAL A BADAJOZ. AVISO AL PUBLICO. Esta Compañía, con motivo de la apertura al servicio de viajeros de la LINEA DIRECTA DE MADRID A CIUDAD-REAL, establece entre Madrid, Badajoz y Toledo los siguientes trenes desde el día 40 del corriente.							
LINEA GENERAL.							
TRENES CORREOS.			TRENES CORREOS.				
De Madrid a Badajoz.			De Badajoz a Madrid.				
Salida de Madrid.	8,00	noche.	Salida de Badajoz.	41,40	mañana.		
Llegada a Mora.	44,04	*	Llegada a Almorochon.	5,03	tarde.		
Idem a Ciudad-Real.	1,48	*	Idem a Ciudad-Real.	40,50	noche.		
Idem a Almorochon.	7,28	mañana.	Idem a Mora.	2,09	mañana.		
Idem a Badajoz.	4,30	tarde.	Idem a Madrid.	5,30	*		
TRENES MIXTOS.			TRENES MIXTOS.				
De Madrid a Badajoz.			De Badajoz a Madrid.				
Salida de Madrid.	7,30	mañana.	Salida de Badajoz.	3,00	tarde.		
Llegada a Mora.	41,37	*	Llegada a Almorochon.	4,00	noche.		
Idem a Ciudad-Real.	4,21	tarde.	Idem a Ciudad-Real.	10,15	mañana.		
Idem a Almorochon.	42,50	noche.	Idem a Mora.	3,01	tarde.		
Idem a Badajoz.	41,05	mañana.	Idem a Madrid.	7,43	*		
RAMAL DE TOLEDO.							
TRENES CORREOS.			TRENES CORREOS.				
De Madrid a Toledo.			De Toledo a Madrid.				
Salida de Madrid.	6,35	tarde.	Salida de Toledo.	6,40	mañana.		
Llegada a Toledo.	9,32	noche.	Llegada a Madrid.	9,35	*		
TRENES MIXTOS.			TRENES MIXTOS.				
De Madrid a Toledo.			De Toledo a Madrid.				
Salida de Madrid.	7,20	mañana.	Salida de Toledo.	4,40	tarde.		
Llegada a Toledo.	40,22	*	Llegada a Madrid.	7,43	*		
PRECIOS DESDE MADRID.							
	1.ª Clase.	2.ª Clase.	3.ª Clase.		1.ª Clase.	2.ª Clase.	3.ª Clase.
	Rvn.	Rvn.	Rvn.		Rvn.	Rvn.	Rvn.
A Mora.	43,50	32,63	24,75	A Badajoz.	233,50	100,13	126,75
A Ciudad-Real.	86,00	63,75	42,50	A Toledo.	36,50	27,56	48,06
A Almorochon.	463,70	422,63	84,75				

Compañía de los Ferro-Carriles de Ciudad-Real a Badajoz.—Aviso al público
([El Imparcial](#), XIII, 4.282, 11-V-1879, p. 4)

Eran otros tiempos. Tiempos en que Mora vivió uno de los días más agitados de su historia: cuando llegó el primer tren a la nueva estación del ferrocarril y de él bajó el rey de España.