

ANTES DEL TREN (1868-1879)

Recogemos aquí unas breves notas que desde la prensa madrileña enfocan a Mora y el tren, es decir, a la línea férrea que unió la villa con Ciudad Real y Extremadura por un lado, y, sobre todo, con Madrid por otro. Presentamos una sucinta visión de cómo se hacía el transporte en 1868, desde y hasta nuestro pueblo, mayoritariamente en carro; los esfuerzos de los morachos para conseguir que la nueva línea Madrid-Ciudad Real pasara por Mora; algunos conflictos con los obreros en los trabajos de construcción; el robo de que fue objeto el cajero de la compañía, y los planes para la inauguración de la línea una vez concluida su construcción.

El transporte de las mercancías en 1868: dos cartas al periódico desde Mora

En 1868 Mora y los morachos tenían relativamente cerca, a poco más de 20 kilómetros, la estación de Huerta de Valdecarábanos, en la línea que desde los años cincuenta unía Madrid con Albacete, y que desde los sesenta se prolongaba en dos ramales hasta Alicante y Cartagena, respectivamente. Esta parecía, por tanto, la vía más fácil para hacer llegar a la capital de España, y a otros lugares, el jabón y demás géneros, y también para recibir las mercancías. Pero no era así, como nos muestra este suelto que leemos en el diario *El Imparcial* en mayo de ese año:

Si algo pudiera maravillarnos respecto de ferrocarriles, nos hubiera llenado de asombro una carta que desde Mora de Toledo nos dirige una persona digna de crédito, afirmándonos que todavía hoy se verifican en carros los transportes de las tres cuartas partes de las mercancías que aquella villa recibe y expende. Tales son los frutos que ha producido la línea férrea en los años que hace que pasa junto a aquella población industrial.

Y cuenta que de este dato responderían si fuera preciso muchos comerciantes, industriales, contribuyentes, en fin, por varios conceptos, de la villa indicada. Basta, pues, el dato referido para explicar cómo andaré el servicio de mercancías, cómo se aplicarán las tarifas; en suma, cómo se atenderá al público en la línea indicada ([El Imparcial, II, 368, 18-V-1868, p. 2](#)).¹

¹ Modernizamos la ortografía y puntuación tanto de este como de los demás los textos que reproducimos en estas páginas.

Si algo pudiera maravillarnos respecto de ferro carriles nos hubiera llenado de asombro una carta que desde Mora de Toledo nos dirige una persona digna de crédito, afirmándonos que todavía hoy se verifican en carros los trasportes de las tres cuartas partes de las mercancías que aquella villa recibe y espende. Tales son los frutos que ha producido la línea férrea en los años que hace que pasa junto á aquella población industrial.

Y cuenta que de este dato responderían si fuera preciso muchos comerciantes, industriales, contribuyentes, en fin, por varios conceptos de la villa indicada. Basta, pues, el dato referido para explicar cómo andará el servicio de mercancías, cómo se aplicarán las tarifas, en suma, cómo se atenderá al público en la línea indicada.

[El Imparcial, II, 368, 18-V-1868, p. 2](#)

Dos semanas después, una nueva misiva venía a ratificar lo recién leído, abundando en las deficiencias del servicio que proporcionaba la línea de Albacete:

Recibimos carta de Mora, provincia de Toledo, manifestándonos, en confirmación del suelto que hace días publicamos, que la extracción e importación de géneros en aquella localidad se hace en casi sus dos terceras partes por medio de carros; pues a pesar de distar el ferrocarril solamente dos leguas y media, son tantos los abusos que se cometen en la estación de Huerta, que los pocos que aún se aprovechan de él para conducir sus mercancías se han visto precisados a mandar una comisión a Madrid a que exponga sus quejas a la dirección.

El buen servicio es el que da a las líneas férreas importancia y dinero. Si las compañías se acordasen más de esto, pensarían menos en el gastado recurso de las subvenciones, que no es el más a propósito para ponerlas en una situación desahogada y floreciente ([El Imparcial, II, 381, 3-VI-1868, p. 3](#)).

Queda claro, pues: el tren desde Huerta no solucionaba la distribución de los productos de Mora.

Mora y la nueva línea de Ciudad Real

De ahí que cuando, unos años después, se proyecte la línea de Ciudad Real, los morachos se vuelquen literalmente en el proyecto:

Días pasados se celebró una numerosa reunión en Mora (Toledo), según nos escriben de aquella localidad, en la que estaban representadas todas las clases de la población, con objeto de acordar los auxilios que han de prestarse a la empresa concesionaria del ferrocarril que, partiendo de esta corte, irá directo a Ciudad Real. En la reunión reinó el mayor entusiasmo, siendo muchos los ofrecimientos que se hicieron, alguno de ellos hasta exagerado por las circunstancias especiales de la persona que lo hacía.

Se acordó en principio ceder gratis los terrenos de aquel término por donde pase la vía, con objeto de dar mayores facilidades a la empresa.

También se acordó nombrar una comisión en la que estén representadas todas las clases de la sociedad para que se faciliten los mayores auxilios ([La Correspondencia de España, XXVI, 6.454, 3-VIII-1875, p. 7](#)).

Días pasados se celebró una numerosa reunión en Mora (Toledo), segun nos escriben de aquella localidad, en la que estaban representadas todas las clases de la población, con objeto de acordar los auxilios que han de prestarse á la empresa concesionaria del ferro-carril que, partiendo de esta corte irá directo á Ciudad-Real. En la reunión reinó el mayor entusiasmo, siendo muchos los ofrecimientos que se hicieron, alguno de ellos hasta exagerado por las circunstancias especiales de la persona que lo hacia.

Se acordó en principio ceder gratis los terrenos de aquel termino por donde pase la via, con objeto de dar mayores facilidades á la empresa.

Tambien se acordó nombrar una comisión en la que estén representadas todas las clases de la sociedad para que se faciliten los mayores auxilios.

[La Correspondencia de España, XXVI, 6.454, 3-VIII-1875, p. 7](#)

Verdaderamente, no caben más facilidades: existe, como decimos, una decidida voluntad por parte de los morachos de allanar el camino para que el ferrocarril se convirtiera en una gozosa realidad para la villa. Pues bien, un año más tarde parece que el trazado está ya decidido y que pronto van a comenzarse las obras:

3

Según nos escriben de Mora, Yébenes, Orgaz, Urda y demás poblaciones de la provincia de Toledo que cruza el trazado de la línea directa de Madrid a Ciudad Real, han sido acogidos y festejados con gran entusiasmo así el señor Canalejas y Méndez² como los ingenieros de la compañía de Ciudad Real a Badajoz y la comisión de propietarios al visitar dichas poblaciones con el propósito de preparar lo necesario para iniciar cuanto antes los trabajos de la línea directa, después que el ministerio de Fomento conceda la autorización para el cruce de los terrenos de dominio público, lo cual se espera que sea un hecho de un momento a otro ([La Correspondencia de España, XXVI, 6.533, 24-X-1876, p. 1](#)).

Permítanos el lector un inciso, con salto temporal incluido, para mostrar cómo efectivamente Mora donó en su día los terrenos de su término por los que discurría la vía férrea. Lo comprobamos en esta noticia de 1891, que leemos de nuevo en *El Imparcial*:

² Don José Canalejas y Méndez (1854-1912) era entonces un joven abogado de esta compañía ferroviaria. Más tarde haría una brillante carrera política, llegando a ser ministro en diversas ocasiones, presidente del Congreso y presidente del Consejo de Ministros (es decir, del Gobierno, como diríamos en nuestros días). Desempeñaba este cargo cuando fue asesinado por un militante anarquista en la Puerta del Sol de Madrid.

Se dice que la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Ciudad Real se propone suspender desde [el] 1º del mes de abril próximo los trenes mixtos, dejando solamente los de mercancías y los correos.

No sabemos lo que habrá de cierto sobre el particular, pero si fuera exacto lo que se dice, es indudable que se irrogarían grandes perjuicios a los pueblos de las provincias de Madrid, Toledo y Ciudad Real por donde pasa la línea, especialmente a la villa de Mora, que cedió gratuitamente a la compañía constructora los terrenos comprendidos en su jurisdicción, y que además vulnera la ley general de ferrocarriles y los términos de la concesión de la línea hecha por las Cortes ([El Imparcial, XXV, 8.554, 17-III-1891, p. 3](#)).

Se dice que la Compañía del ferrocarril de Madrid á Ciudad Real se propone suspender desde 1.º del mes de Abril próximo los trenes mixtos, dejando solamente los de mercancías y los correos.

No sabemos lo que habrá de cierto sobre el particular; pero si fuera exacto lo que se dice, es indudable que se irrogarian grandes perjuicios á los pueblos de las provincias de Madrid, Toledo y Ciudad Real por donde pasa la línea, especialmente á la villa de Mora, que cedió gratuitamente á la Compañía constructora los terrenos comprendidos en su jurisdicción, y que además vulnera la ley general de ferrocarriles y los términos de la concesión de la línea hecha por las Cortes.

[El Imparcial, XXV, 8.554, 17-III-1891, p. 3](#)

Así fue, por lo tanto. Pero habrá que volver atrás de nuevo para consignar un hecho que sin duda espantó a los morachos. Parece que a finales de 1876 el proyecto había sufrido, o podía sufrir, alguna modificación, con un trazado que no pasaba ya por Mora. Lo deducimos de esta breve noticia, en la que nos hemos permitido subrayar el pasaje que nos atañe:

Ha llegado a esta corte una comisión de Mora (Toledo) compuesta del alcalde señor Hernández de la Escalera, diputado provincial señor Millas, y el rico propietario y primer contribuyente señor Marín del Campo,³ para tratar asuntos que se relacionan con la intentada variación del trazado del ferrocarril de Madrid a Ciudad Real, y regresa mañana para su país, altamente satisfecha de la favorable acogida que ha merecido del Gobierno. Dicha comisión ha dejado nombrada otra en esta corte, compuesta de personas respetables por su posición social para que defienda sus intereses ([La Correspondencia de España, XXVII, 6.969, 4-I-1877, p. 3](#)).

³ Se trata, respectivamente, de don Marcos *Hernández de la Escalera*, que había sido secretario de la Junta local tras la revolución de septiembre de 1868 y fue alcalde en los años 1876 y 1877; de don Braulio *Millas* y *Téllez*, que ejerció en diferentes épocas como fiscal de la villa, alcalde y diputado provincial, estuvo casado con doña Loreto Fernández-Cabrera y era uno de los principales contribuyentes de la localidad; y de don Manuel *Marín del Campo* y Sánchez-Guerrero, padre de los Marín del Campo y Peñalver, de quien sabemos que se relacionó con importantes figuras del mundo de la cultura y el arte de la época.

No solo llamaron los morachos a la puerta del Gobierno, sino también a la de la compañía constructora pocos días después, como trae otra vez *El Imparcial*: «Se ha presentado una razonada exposición a la compañía concesionaria del ferrocarril directo de Madrid a Ciudad Real, pidiendo que dicha línea pase lo más cerca posible de la importante población de Mora» ([El Imparcial, XI, 3.467, 19-I-1877, p. 3](#)).

Por fortuna, las aguas volvieron a su cauce, y Mora pudo ver cómo el ferrocarril no solo pasaba por su término municipal, sino que hasta se construía una estación a poco más de un kilómetro del núcleo urbano.⁴

El motín de los braceros y el asalto al cajero

Pero ese final feliz no estuvo exento de dificultades y sinsabores. En noviembre de 1877 se produce una protesta obrera de la que no conocemos el alcance, pero sí la realidad de su existencia, como trae *La Correspondencia de España*: «En el pueblo de Mora (Toledo) se han hecho algunas prisiones de obreros del ferrocarril directo de Madrid a Ciudad Real, a quienes se cree complicados en un alboroto que hubo hace pocos días en Mascaraque por cuestión de pago de jornales» ([La Correspondencia de España, XXVIII, 7.258, 8-XI-1877, p. 1](#)). Lo que corrobora unos días después casi con las mismas palabras *El Solfeo*: «En el pueblo de Mora (Toledo) se han hecho algunas prisiones de obreros del ferrocarril de Ciudad Real complicados en un alboroto» ([El Solfeo, III, 678, 10-XI-1877, p. 2](#)). Pero con un añadido interesante que apunta a un sabotaje: «Las botellas no han sido habidas».

Aunque la información va fluyendo con cuentagotas, *El Imparcial* del día 16 no deja lugar a dudas de la gravedad de los hechos, que llegaron hasta el secuestro de una persona: «Según *La Crónica* de Ciudad Real, en el motín ocurrido días pasados entre los braceros dedicados en Mora a los trabajos del ferrocarril directo por cuestiones relacionadas con el pago, llegaron a apoderarse como rehén del hijo de uno de los contratistas. El gobernador de Toledo se personó en aquel punto y dirimió la cuestión» ([El Imparcial, XI, 3.765, 16-XI-1877, p. 2](#)). ¿Se trató realmente de un secuestro, o tal vez solo de un intento no consumado, como parece decir *El Globo*?: «Sobre cuestión de pago o falta de él, se amotinaron en Mora uno de estos días los braceros dedicados a los trabajos del ferrocarril, queriendo apoderarse en rehenes de un hijo de unos contratistas» ([El Globo, III, 768, 17-XI-1877, p. 2](#)).

⁴ Véase aquí mismo nuestro trabajo [1879: llega el tren \(y también el rey\)](#).

Sea como fuere, lo cierto es que no faltaron contratiempos en el proceso de la construcción de la vía. Como este otro que vuelve a traernos *La Correspondencia* unas semanas más tarde:

Nuestro corresponsal en Mora nos escribe con fecha 16:

«Esta mañana, de seis a siete, ha sido robado, entre Mascaraque y Almonacid, en el sitio denominado Prado de Villantigua, el cajero de la empresa del ferrocarril directo en construcción de Madrid a Ciudad Real por cinco hombres armados y montados en tres caballos. Dos horas después, o sea a las ocho y media, se les ha visto cruzar por término de Orgaz a campo traviesa, y la circunstancia de llevar un perro hizo creer eran cazadores. Iban a dos en dos caballos, y otro solo; la dirección que llevaban hace creer que no conocen el terreno. La Guardia Civil de todos estos puestos se ha puesto en movimiento y es posible que hayan caído o caigan en poder de la autoridad.

»No se sabe a punto cierto la cantidad robada, pero se cree ascienda a veinte mil pesetas» ([La Correspondencia de España, XXIX, 7.364, 19-II-1878, p. 1](#)).

Nuestro corresponsal de Mora nos escribe con fecha 16:
 «Esta mañana, de seis a siete, ha sido robado, entre Mascaraque y Almonacid, en el sitio denominado Prado de Villantigua, el cajero de la empresa del ferrocarril directo en construcción de Madrid a Ciudad Real, por 5 hombres armados y montados en tres caballos. Dos horas después, o sea a las ocho y media, se les ha visto cruzar por término de Orgaz a campo traviesa, y a circunstancia de llevar un perro hizo creer eran cazadores. Iban a dos en dos caballos, y otro solo; la dirección que llevaban hace creer que no conocen el terreno. La guardia civil de todos estos puestos se ha puesto en movimiento y es posible que hayan caído o caigan en poder de la autoridad.
 No se sabe a punto cierto la cantidad robada, pero se cree ascienda a veinte mil pesetas.»

[La Correspondencia de España, XXIX, 7.364, 19-II-1878, p. 1](#)

Desconocemos si el caso llegó a resolverse, pero sí que se practicaron algunas detenciones:

Según nos escribe nuestro corresponsal de Mora (Toledo), anteanoche llegó a aquella villa la Guardia Civil y la fuerza de escopeteros de la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Ciudad Real, conduciendo once gitanos presos en Consuegra por sospechas de complicidad en el robo verificado al cajero de aquella compañía, de cuyo suceso dimos oportunamente cuenta a nuestros lectores. De los presos han sido puestos en libertad siete y quedado detenidos cuatro; además ha sido preso otro en Villasequilla.

Según nuestro activo y celoso corresponsal, la Guardia Civil, así como la fuerza de escopeteros, trabaja sin descanso para la captura de los criminales ([La Correspondencia de España, XXIX, 7.367, 22-II-1878, p. 1](#)).

La inauguración oficial

No había transcurrido un año del caso anterior cuando se anunciaba el final de los trabajos y la inauguración oficial, nada menos que con el rey don Alfonso XII a la cabeza:

La inauguración oficial de la línea directa de Madrid a Ciudad Real se verificará decididamente el día 3 de febrero próximo.

A las ocho de la mañana saldrá un tren de Madrid conduciendo a los convidados al acto.

A las ocho y media tendrá lugar la bendición de la línea, locomotoras y material por el prelado a quien corresponde.

A las nueve saldrá el tren real conduciendo a S.M., ministros y alta servidumbre de palacio que le acompañan.

En Mora se detendrá el tren real una hora para el almuerzo.

A Ciudad Real llegará de cuatro a cuatro y media de la tarde.

En Ciudad Real habrá un gran baile por la noche en los salones del casino.

El día 4 por la mañana irán S.M. y comitiva a Badajoz, y los invitados a la inauguración de la línea regresarán a Madrid.

S.M. llegará a Badajoz a las cuatro de la tarde y dormirá allí.

El día 5 irá S.M. a Elvas por la mañana, y después de celebrar la anunciada entrevista con S.M. el rey de Portugal, regresará por la tarde a Badajoz, donde pernoctará.

El 6 por la mañana se dirigirá S.M. a Mérida, donde se detendrá dos horas, y desde allí a Ciudad Real, donde pasará la noche.

El 7, después de visitar la ciudad por la mañana, saldrá de ella al mediodía, volviendo a Madrid por la línea directa sin detenerse en ningún punto ([La Correspondencia de España, XXX, 7.700, 22-I-1879, p. 2](#)).

El plan se cumpliría estrictamente, como nos informa día a día la prensa de entonces. Pero nos interesa ahora centrarnos en Mora, y percibir, también desde *La Correspondencia*, el júbilo con el que los morachos van a recibir al rey y al primer tren que llegue a la villa, y de los preparativos que se están haciendo para la solemnidad:

Según nos escribe nuestro celoso corresponsal de Mora de Toledo, aquella importante villa prepara un entusiasta recibimiento a S.M. el rey a su paso para Elvas. En las inmediaciones de aquella estación, y sobre la vía férrea, se está construyendo por cuenta del Ayuntamiento un suntuoso y elegante arco de triunfo de 20 metros de elevación, dirigido por el acreditado pintor escenógrafo D. Eduardo Montesinos,⁵ el cual está también encargado por los fabricantes de aquella localidad de la formación de dos grandes pirámides de jabón que deben colocarse frente a la estación; y por la empresa concesionaria, del adorno del interior y exterior de la estación, así como también del cocherón donde se prepara una gran mesa para 150 cubiertos.

⁵ En efecto, don 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.

Como se ve, aquella industriosa y rica población prepara un gran recibimiento a nuestro augusto monarca ([La Correspondencia de España, XXX, 7.708, 30-I-1879, p. 3](#)).

Segun nos escribe nuestro celoso correspondiente de Mora de Toledo, aquella importante villa prepara un entusiasta recibimiento á S. M. el rey á su paso por elvas. En las inmediaciones de aquella estacion y sobre la via férrea, se está construyendo por cuenta del ayuntamiento un suntuoso y elegante arco de triunfo de 20 metros de elevacion, dirigido por el acreditado pintor estenógrafo D. Eduardo Montecinos; el cual está tambien encargado por los fabricantes de aquella localidad de la formacion de dos grandes pirámides de jabon que deben colocarse frente á la estacion; y por la empresa concesionaria, del adorno del interior y exterior de la estacion, así como también del cochera donde se preparará una gran mesa para 150 cubiertos. Como se vé, aquella industriosa y rica población prepara un gran recibimiento á nuestro augusto monarca.

[La Correspondencia de España, XXX, 7.708, 30-I-1879, p. 3](#)

Sabemos, no obstante, que la visita del rey fue rápida, tanto, que los morachos no pudieron siquiera acabar de hacerle entrega de los obsequios que habían preparado a don Alfonso.⁶ Pero tuvo como consecuencia algo que sin duda resultó positivo para la villa aunque no sabemos hasta qué punto, ya que las autoridades provinciales esperaron en Mora durante esos días el regreso del rey, y se informaron al menos de sus necesidades: «Los señores gobernador civil, gobernador militar, presidente y secretario de la Diputación Provincial, jefe económico y jefe de la línea de la Guardia Civil de la provincia de Toledo, continúan en Mora esperando el regreso de S.M. el rey, y visitando los pueblos de aquellas inmediaciones para examinar el estado de su administración y necesidades» ([La Correspondencia de España, XXX, 7.716, 7-II-1879, p. 2](#)).

El que no pudo esperar la vuelta del monarca fue el arco de triunfo que la villa había erigido y costeadado: «El magnífico arco de triunfo que había levantado la villa de Mora (Toledo) a la entrada de la estación ha tenido que quitarse, porque el fuerte viento que reinó en la noche del 4 amenazaba desplomarlo. Esta circunstancia ha impedido que dicho arco continuara hasta el regreso de S.M.» ([La Correspondencia de España, XXX, 7.717, 8-II-1879, p. 3](#)).

No se mantuvo el arco. Pero sí el tren y los grandes beneficios que éste supuso para los morachos de entonces.

⁶ Remitimos de nuevo a nuestro trabajo [1879: llega el tren \(y también el rey\)](#).