



## Seguros, ferrocarriles y prensa: los incendios de 1864 en las instalaciones de MZA en Madrid

Deborah González Jurado<sup>1</sup>

Recibido: 6 de marzo de 2017 / Aceptado: 9 de abril de 2018

**Resumen.** En este trabajo abordamos la conexión entre la prensa, las compañías de seguros y los de ferrocarriles en España a mediados del siglo XIX, partiendo de un acontecimiento concreto como elemento revelador. Nos basaremos en dos tipos de fuentes principales: las Actas del Consejo de Administración, Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA) y la prensa de la época.

**Palabras clave:** ferrocarriles; seguros; prensa; empresas; incendios; publicidad; MZA; Rothschild; siglo XIX.

### [en] Insurance, railways and the press: the 1864 fires at the MZA facilities in Madrid

**Abstract.** In this work we broach the connection between the press, the secure companies and the railways in Spain in the middle of XIX century, with an starting point on a concrete event as a revealing element. We will base on two types of principal sources: the Consell Acts of Administration, Railways Company from Madrid to Zaragoza and Alicante (MZA) and the press of that period.

**Keywords:** railways; insurance; press; companies; fires; advertising; nineteenth century.

**Sumario.** Introducción. 1. Las compañías de seguros: élites, ferrocarriles, y prensa. 1.1. “La Peninsular”. 1.2. La fallida “La Previsión”. 1.3. “La Unión”. 2. Las grandes ferroviarias y las aseguradoras extranjeras. 2.1. Las primeras compañías aseguradoras de MZA: de “La Mutualidad” a “L’Aigle” (1857). 2.2. Dos intentos fallidos de seguros nacionales a MZA: “La Urbana” (1857) y “La Salvadora” (1862). 2.3. Renovación de la póliza de seguros de MZA con “L’Aigle” en 1863. 4. Los grandes incendios no esclarecidos de 1864 y las desavenencias entre MZA y “L’Aigle”. 4.1. La pretensión de auto-asegurarse de MZA. 5. El desigual tratamiento de los incendios de 1864 en la prensa de Madrid. 5.1. El incendio del 24 al 25 de febrero en la estación de Madrid de MZA. 5.2. El incendio de los talleres de carruajes de Madrid en la noche del 21 al 22 de junio. 6. La renuncia del Consejo de Administración de MZA en la inversión en prevención de incendios. 6.1. Un epílogo: el incendio de septiembre de 1864 en la cochera de locomotoras y las circulares a los empleados. 6.2. El pleito judicial entre MZA y “L’Aigle”. 6.3. Oposición entre el Comité de París y el Consejo de Madrid de MZA por la política de seguros a partir de 1864. 7. Conclusiones. Referencias bibliográficas.

**Cómo citar:** González Jurado, D. (2018): “Seguros, ferrocarriles y prensa: los incendios de 1864 en las instalaciones de MZA en Madrid”. *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 40, 169-197.

<sup>1</sup> Université Bordeaux-Montaigne  
email: [deborah.gonzalez-jurado@u-bordeaux-montaigne.fr](mailto:deborah.gonzalez-jurado@u-bordeaux-montaigne.fr)

## Introducción

Los tres vértices del triángulo sectorial que exponemos aquí –seguros, ferrocarriles y prensa–, cumplieron funciones tanto de servicio público como de comunicación, características intrínsecas a las empresas de estructuras funcionales y comerciales modernas que surgieron o se transmutaron con la Revolución Industrial. Estos tres tipos de empresas requerían unas potentes plataformas de información actualizada y contactos en todas las esferas sociales.

Este estudio posibilita muy diversas perspectivas, como por ejemplo la económica, para la cual habríamos de remitirnos a una extensísima tradición interpretativa que hemos optado por soslayar en este artículo<sup>2</sup>. Una contextualización desde la perspectiva social en sus múltiples variables, en relación con la historia urbana, la implicación de las clases medias en el negocio de las tontinas, o la revolución sufrida por las empresas periodísticas y el correo con la implantación del ferrocarril resultaría también inabarcable aquí en toda medida<sup>3</sup>. Por otro lado, en la órbita de los cambios en las mentalidades inducidos por la evolución de los sistemas reticulares de los transportes y la comunicación entendida en un rango amplio, Rueda Laffond y Barbero Ollero inscriben la aparición de sistemas empresariales en el siglo XIX que articularon sus dinámicas de negocio en base a la explotación de las nuevas necesidades sociales generadas por la modernidad incipiente<sup>4</sup>. Según también Moreno Sardá y Rueda Laffond, la conformación histórica de las redes de comunicación al irrumpir la Edad contemporánea en España se vertebraba en la propagación de universos cognitivos y repertorios simbólicos aplicados en dicha comunicación, así como en el volumen y procesamiento de información y en las matrices dominantes de pensamiento<sup>5</sup>. Entre estos nuevos repertorios simbólicos se instalaría a partir del ferrocarril el mito de la modernidad como nuevo paradigma de progreso<sup>6</sup>.

No cabe duda de que el impacto de las grandes empresas del liberalismo que operaron a partir del siglo XIX fue profundo, en incardinación directa con una nueva

<sup>2</sup> Para un posible enfoque económico de este asunto podríamos partir de los estudios clásicos de Gabriel Tortella y de las aportaciones derivadas de la Historia Económica desde los años noventa a la actualidad; por ejemplo, los trabajos de Antonio Gómez Mendoza a nivel nacional o Antonio Parejo Barranco para Andalucía. En el ámbito de la Historia Empresarial podríamos señalar los estudios realizados sobre los “sectores no líderes” por Nadal y Catalán en general y por Rueda Laffond sobre la imprenta; o la cuestión, planteada desde los años setenta por Berend y Ranki, de la industrialización sin revolución industrial para la periferia europea en el siglo XIX, por citar algún ejemplo de la amplia y sugestiva bibliografía internacional sobre estos aspectos. Asimismo, existe bibliografía abundante sobre el tema de los seguros marítimos durante la Edad moderna y contemporánea, que nos puede ofrecer una visión histórica general de enfoque económico sobre seguros, por ejemplo, en obras de Antonio Bernal, Carrasco González o García Montoro.

<sup>3</sup> Para profundizar en estas cuestiones el lector puede realizar las lecturas de Capel, Horacio: *Los ferrocarriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011; Tortella, Gabriel; Caruana, Leonardo; García Ruiz, José Luis; Manzano, Alberto; Pons, Jeronía: *Historia del Seguro en España*, Fundación Mapfre, Madrid, 2014; Pons, Jeronía: “La transformación del mercado de seguros español en el siglo XIX”, en Barciela, C.; Di Vittorio, A y Ostuni, N, *Le Assicurazioni. Sicurezza e gestione dei rischi in Italia e Spagna tra età moderna e contemporanea*, Milán, Giuffrè Editore; González Jurado, Deborah: *Comunicación, Publicidad y Modernidad: El caso del eje ferroviario Madrid-Córdoba-Málaga (1848-1900)*, España, Universidad de Málaga, 2015.

<sup>4</sup> Rueda Laffond, José Carlos; Barbero Ollero, Soraya: “Empresas financieras y publicidad comercial en el Madrid isabelino, 1861-1866”, en *SEMATA, Ciencias Sociales e Humanidades*, vol. 12 (2000), pp. 109-123.

<sup>5</sup> Visión historiográfica de Moreno Sardá, Amparo analizada por Rueda Laffond, José Carlos: “De las redes a la red: una proyección histórica”, en *Enlaces: revista del CES Felipe II*, nº 0 (2003).

<sup>6</sup> Beaumont, Matthew; Freeman, Michael J.: *The Railway and Modernity: Time, Space and the Machine Ensemble*, Peter Lang, 2007, 262 pp.

morfología social y una nueva mentalidad. Pero en España no son aún abundantes los estudios transversales que conecten los diferentes sectores de la modernidad, para así mostrar desde una óptica orgánica el entramado de factores y circunstancias entremezclados que dieron paso a un mundo diferente. En estas páginas hemos querido dar unos pasos en este sentido, esbozando la conexión entre prensa, compañías de seguros y ferrocarriles. Para ello hemos elegido un “*événementiel*” encuentro de los tres sectores, en una suerte de tanteo en la microhistoria. El acontecimiento que actuará como revelador para nosotros es la serie de incendios consecutivos que tuvieron lugar en 1864 en las instalaciones madrileñas de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA, en adelante), la mayor y mejor capitalizada empresa ferroviaria de la Península Ibérica desde su fundación hasta su absorción por RENFE en 1941<sup>7</sup>.

En la primera parte de este artículo presentamos una serie de anuncios publicitarios a través de la cual se hace patente la noción de relaciones a base de nodos personales que conectaban los tres sectores de la economía que tratamos. Para la segunda parte hemos utilizado las actas originales del Consejo de Administración de MZA<sup>8</sup>, localizando todas las referencias a estos incendios contenidas en ellas, así como los apuntes sobre la controversia surgida entre la ferroviaria y la aseguradora a partir de entonces. A continuación, hemos observado el tratamiento que tuvieron los fuegos en las noticias sobre ellos ofrecidas en varias cabeceras de la prensa madrileña.

## 1. Las compañías de seguros: élites, ferrocarriles, y prensa

Es generalmente aceptado que las inversiones de capital galo actuaron durante el siglo XIX como fuerza motriz para la generación de un tejido industrial, comercial y social moderno en todo el territorio nacional<sup>9</sup>, habiendo sido el capital francés el inversor mayoritario inicial en la construcción de la red ferroviaria española<sup>10</sup>. Estas primeras compañías ferroviarias operaron a modo de multinacionales con sedes dobles, en España y Francia. Como empresas modernas con una necesidad de comunicación y acumulación de información nunca antes vista (impresos con órdenes al personal, papel de oficina con membrete, etc.), las ferroviarias tuvieron mucho que ver en la fuerte capitalización excepcional en España de contadas empresas impresoras como fue el caso de MZA con Rivadeneyra y sus Sucesores y Manuel Minuesa e hijos en Madrid, además de otras imprentas en provincias<sup>11</sup>. También se ha demostrado la alianza –incluso mutua dependencia– durante toda la segunda mitad del siglo

<sup>7</sup> Tomamos el año 1857 como punto de arranque de la vertebración de una verdadera red ferroviaria que empezó a conectarse en aquel momento, cuando dos grandes operadoras modernas francesas –MZA y los Caminos de Hierro del Norte de España– absorbieron respectivamente las primeras y cortas líneas férreas construidas desde la apertura de los ferrocarriles Madrid-Aranjuez (inaugurado en 1851) y Barcelona-Mataró (abierto al público unos años antes, en 1848).

<sup>8</sup> Las Actas de MZA están conservadas en el Archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

<sup>9</sup> Broder, Albert: “Les investissements étrangers en Espagne au XIXe siècle: causes et mécanismes d’une dépendance. Un essai d’histoire économique à partir d’une comparaison des systèmes bancaires”, en *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n° 18 (2010), pp. 36-118; y Tortella, Teresa: *Una guía de fuentes sobre inversiones extranjeras en España (1780-1914)*, Archivo del Banco de España, 2000, 357 pp.

<sup>10</sup> Broder, Albert: *Los ferrocarriles españoles (1854-1913): El gran negocio de los franceses*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2012, 412 pp.

<sup>11</sup> González Jurado, Deborah: *Comunicación, Publicidad y Modernidad...* p. 605 y ss.

XIX de las más señeras empresas periodísticas de la época, regidas por editores de renombre, con aquellas primeras grandes ferroviarias. MZA por ejemplo dispendió grandes sumas desde su fundación en subvencionar prensa especializada de calidad como la *Gaceta de los Caminos de Hierro* de Hubbard y el importante grupo de prensa del Marqués de Santa Ana, con *La Correspondencia de España* a la cabeza. Con el control económico de sectores clave de la prensa especializada y generalista de amplia difusión, las ferroviarias obtenían el control a su favor de la opinión pública, determinando los contenidos de las noticias ofrecidas por la prensa líder. A veces estos contenidos fueron elaborados por redactores a sueldo directamente contratados por la ferroviaria, a veces por periodistas del medio en cuestión, pero estrechamente supervisados por la dirección de la empresa de transportes<sup>12</sup>.

El sector del seguro en España, por el contrario, hasta mediados del siglo XIX había sido pequeño y dominado por el mutualismo y por concepciones muy alejadas del “seguro científico” según estudios de Tortella, Manzano y García Ruiz<sup>13</sup>. A partir de aquella fecha, célebres economistas españoles habrían comenzado a fundar algunas compañías de éxito, como Pascual Madoz, quien en 1860 fundase “La Peninsular” para ayudar a los hijos varones a evitar el servicio militar mediante un seguro de “sustitución de quintos”. Esta compañía invertiría las reservas de dichos seguros en inmuebles, lo que la convirtió en la primera constructora española a gran escala<sup>14</sup>. “La Peninsular” fue una de las tres sociedades de seguros más importantes de mediados del siglo XIX en España junto a “La Tutelar” y el “Montepío Universal”. Entre las tres acaparaban 7.000 millones de reales efectivos en valores de la Deuda Pública y alrededor de 200.000 suscriptores<sup>15</sup>.

### 1.1. “La Peninsular”

En los periódicos de provincias podemos vislumbrar la larga extensión de las relaciones entre la industria de la prensa, las primeras compañías de ferrocarriles y los seguros llamados “tontinas” o “tontineras”, surgidos para satisfacer las nuevas necesidades sociales contemporáneas. Como ejemplo tomaremos a continuación dos anuncios y alguna noticia publicada en *El Correo de Andalucía*<sup>16</sup>, importante periódico andaluz fundado a finales de 1851 por Ramón Franquelo y Martínez, siendo su hermano Narciso Franquelo y Martínez el titular de la imprenta donde se fabricaba dicho periódico. Dicha publicación conoció su mayor esplendor desde ese momento hasta finales de los años setenta<sup>17</sup>. A partir de finales de aquella década, la apertura

<sup>12</sup> González Jurado, Deborah: *Comunicación, Publicidad y Modernidad...* p. 657 y ss.

<sup>13</sup> Tortella, Gabriel; Manzano, Alberto y García Ruiz, José Luis: “Breve historia del seguro en España”, en *Actuarios*, nº 37 (2015), pp. 33-43. Disponible en: [https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/es/catalogo\\_imagenes/grupo.cmd?path=1086193](https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1086193) [última consulta: 02/11/2017]

<sup>14</sup> Tortella, Gabriel; Manzano, Alberto y García Ruiz, José Luis, *Breve historia...*

<sup>15</sup> Según estudios de Bahamonde Magro, Ángel: “Pascual Madoz y la modernización de la ciudad de Madrid: La Peninsular, empresa inmobiliaria, 1861-1883”, en García Delgado, José Luis (coord.): *Las ciudades en la modernización de España: los decenios interseculares: VIII Coloquio de Historia Contemporánea de España*, Cuenca (1992), pp. 379-404 [cita extraída de Rueda Laffond, José Carlos; Barbero Ollero, Soraya: *Empresas financieras...* p. 110].

<sup>16</sup> La colección de los ejemplares existentes de *El Correo de Andalucía* se conserva entre el Archivo Municipal de Málaga y el Archivo Díaz de Escovar de la Fundación Unicaja de dicha ciudad, aunque existen dos ejemplares en la Hemeroteca Municipal de Madrid que no se han conservado en ninguno de los archivos locales en Málaga.

<sup>17</sup> Agradecemos el conocimiento de este documento, conservado en la Asociación de Escritores y Artistas Españoles en Madrid, al profesor Jean-François Botrel, quien generosamente nos lo ha cedido para su estudio.

de las principales arterias de las redes ferroviarias nacionales provocó la decadencia de la prensa de provincias, circunstancia sobre la que tenemos un interesante testimonio directo proveniente de la familia Franquelo. Se trata de una carta de Casimiro Franquelo y Romero<sup>18</sup> dirigida al Presidente de la Asociación de Escritores y Artistas de Madrid en 1879, Antonio Romero Ruiz. En la misiva, Casimiro Franquelo declinaba la invitación de suscribirse a dicha asociación y acusa a los poderes fácticos de permitir que los periódicos madrileños, en lugar de seguir el procedimiento legal de facturarse mediante Correos, efectuasen el transporte de sus ejemplares directamente en las estaciones. Así, la prensa de provincias –apologeta y partisana inicial del ferrocarril–, desde el momento de terminación de las principales arterias ferroviarias españolas, en torno a 1880, comienza a resentirse por la competencia desigual de la prensa de la capital.

En otras investigaciones hemos estudiado cómo a su vez los Franquelo habían apoyado en el nivel propagandístico a la empresa ferroviaria del trío de industriales Loring-Heredia-Larios, promotores y constructores del ferrocarril Córdoba-Málaga<sup>19</sup>. Aquellos industriales andaluces plantaron una dura competencia a MZA con la constitución de los Ferrocarriles Andaluces en 1877, desartolando así varios grandes proyectos de los Rothschild en la Península Ibérica al bloquear la salida al Mediterráneo Sur de sus caminos de hierro.

**LA PENINSULAR.**

Compañía general española de seguros mútuos sobre  
la vida humana.

Delegado del Gobierno, Sr. D. Eduardo de Mier.

Director general, Excmo. Sr. D. Pascual Madoz, ex-ministro de Hacienda, ex-hipotecario a Cortes y propietario.

Situación de la Compañía en 11 de Junio de 1864.  
15.444 pólizas por Rvn. 128.118.477.

La Peninsular asegura por el sistema mútuo, diferentes clases de seguros sobre la vida. Hay asociaciones para capital sin riesgo, capital de supervivencia y renta a voluntad.

En los capitales sin riesgo puede el padre hacer una imposición para formar a su hijo un capital de ocho mil reales a fin de librarse de la quita, teniendo opción al dote, pero, caso de que no le toque aquella. De manera que si cada padre al tener un hijo desea asegurarle un capital de 5,000 reales para la edad de 20 años, con aplicación a su carrera ó a la exención del servicio militar, le basta desembolsar de una sola vez 1,190 reales, ó bien 125 todos los años, ó sean unos 10 reales mensuales.

En supervivencia los beneficios son mayores, porque se acumula el capital, además de sus intereses, una parte proporcional del capital ó intereses de los socios fallecidos.

Todos los beneficios de esta Compañía se distribuyen entre los socios. Invierte sus fondos en títulos de la Deuda pública ó en obligaciones hipotecarias a voluntad del imponente. Para ello construye líneas y las vende en pública subasta a pagar á los 15 años. Además edifica en terreno de particulares y por cuenta de estos, y crea obligaciones hipotecarias, haciendo préstamos sobre la propiedad urbana ó rústica.

La buena administración de esta Compañía y su íntegra gestión, se deduce de los siguientes datos, que hablan mas alto que todas las pompas torales.

Suscripción en 1861. . . . .	24.824.472
Id. en 1862. . . . .	26.281.015
Id. en 1863. . . . .	41.241.581
Suscripción total en fin 1863. . . . .	95.347.068

Representantes en esta provincia, D. Narciso Franquelo y Martínez  
D. Eduardo Franquelo y Romero.

Oficinas, Deseñaño 4, donde facilitarán cuantos prospectos, noticias etc., se requirieren.

Figura 1. Anuncio de La Peninsular en *El Correo de Andalucía* de 8 de marzo de 1865. 4ª plana.

El trabajo de este investigador sobre dicho documento se halla en Botrel, Jean-François: “Mercado y lectores de la prensa en España (siglos XVIII-XIX)”, en Almuña, Celso; Sotillos, Eduardo (coords.): *Del Periódico a la Sociedad de la Información (I)*, Madrid, España Nuevo Milenio, 2002, pp. 119-120.

- <sup>18</sup> Casimiro Franquelo fue uno de los últimos miembros de la familia malagueña de periodistas de aquel apellido. Según Ossorio y Bernard, Manuel: *Ensayo de un catálogo de periodistas españoles del siglo XIX*, Ayuntamiento de Madrid, Área de Gobierno de las Artes, Hemeroteca de Madrid, 2004, p. 144. Casimiro siguió durante varios años la carrera diplomática y sus aficiones literarias y económicas le hicieron ser colaborador activo de algunos periódicos y redactor de otros, tratando con especialidad las cuestiones de intereses materiales.
- <sup>19</sup> Sobre los detalles de la supuesta participación de Jorge Loring –concesionario del primer ferrocarril de Málaga a Córdoba– en la colaboración, creación y/o capitalización de *El Correo de Andalucía*, ver: González Jurado, Deborah: “Las leyes flavias, el ferrocarril, el periódico y los panes de Loring”, en *Historia y Comunicación Social*, Vol. 20, nº 1 (2015), pp. 259-286.



En la sección de anuncios de la cuarta plana de *El Correo de Andalucía* de 8 de marzo de 1865 tenemos dos inserciones publicitarias, de “La Peninsular” y de “La Bienhechora”, que constituyen un explícito testimonio de la relación directa entre las modernas empresas de seguros y los nuevos paradigmas de la prensa, encarnada en las élites con dominio de los flujos de información. Reproducimos y comentamos uno de ellos.

Como fue frecuente en este tipo de anuncios, se incluía los nombres de grandes personalidades políticas de la época y el montante total del capital de la empresa como garantías de solvencia. El “Eduardo de Mier” que se menciona como delegado del Gobierno debe ser el onubense Eduardo Mier y Barbery, quien, según Manuel Ossorio y Bernard, había sustituido a Amador de los Ríos como secretario de la Comisión Central de Monumentos y fue muy reconocido en su tiempo tanto por sus traducciones en lenguas vivas y muertas de grandes autores como Eurípides, Juvenal, Schiller, etc., como por sus novelas y labor periodística en grandes cabeceras. Además, Mier y Barbery colaboró en el periódico de carácter economicista *La España* fundado también por el navarro Pascual Madoz, responsable de la desamortización del Bienio Progresista y quien, a su vez trabajó como director y activo periodista en otros periódicos como *El Catalán* o *La Nación*<sup>20</sup>. En nuestro anuncio de 1865, Madoz figura como director general y propietario de “La Peninsular”, además de lucir sus cargos de ex-ministro de Hacienda y ex-diputado a Cortes.

La articulación de las redes de influencia compuestas por las élites del Gobierno central y los empresarios del negocio de la información en provincias se hace patente con la inclusión en el anuncio de dos de los miembros de la familia Franquelo como representantes en Málaga de la gran compañía “La Peninsular”. Narciso, como hemos dicho, responsable de la imprenta de *El Correo de Andalucía* y un tal Eduardo Franquelo y Romero, quien porta los mismos apellidos que el ya citado Casimiro y, seguramente, primo de Narciso y Ramón y hermano de Casimiro.

En cuanto a la novedosa costumbre de utilizar como herramienta publicitaria las cifras de capital con las que contaban las empresas, creemos que fue consecuencia de la Ley y Reglamento de 1848, más las leyes de 1856. Estas últimas influyeron notablemente sobre la práctica contable de las sociedades anónimas, su creación y desenvolvimiento, pues a partir de entonces fueron obligadas a publicar sus cifras y finanzas de forma periódica en la *Gaceta de Madrid*, previa inspección del Gobierno. Esta obligación prevista por el Estado para dar confianza a accionistas y acreedores supuso para algunas sociedades una intromisión en la vida mercantil y una notable colisión con la tradición del secreto contable<sup>21</sup>. Seguramente, ante la imposición gubernamental, las patronales debieron terminar aprovechando sus secretos desvelados como gancho comercial para atraer nuevos clientes. El anuncio de “La Peninsular” también recalca el exponencial aumento de suscriptores o clientes desde 1861 hasta finales de 1863, en torno a un 78 %<sup>22</sup>.

En el mismo ejemplar y la misma página de *El Correo de Andalucía* aparece otro anuncio a la izquierda del que acabamos de transcribir, insertado por otra compañía

<sup>20</sup> Ossorio y Bernard, Manuel: *Ensayo de un catálogo...* pp. 278 y 246.

<sup>21</sup> Bernal Lloréns, Mercedes: “La regulación de las sociedades anónimas y la información contable”, en *Revista española de financiación y contabilidad*, Vol. XXXIII, nº 120 (2004), pp. 65-94.

<sup>22</sup> Hemos realizado este cálculo *grosso modo*, sin considerar que en el período de tres años comprendido en las fechas del anuncio hubiese aumentado o disminuido la cantidad de las cuotas.

llamada “La Bienhechora” que se dedicaba también a la aseguración de capitales y estaba especializada en propiedad inmaterial, intelectual o artística. El abanico de productos financieros que oferta “La Bienhechora” es más extenso que el de la compañía anterior, pero añade la creación de dotes para jóvenes de ambos sexos que fueren a dedicarse a la vida monástica<sup>23</sup>.

Observamos en sendos anuncios publicitarios un gancho común: la fortaleza de sus inversiones realizadas en el sector inmobiliario, constatándose en este detalle la desconfianza generalizada del público en depositar sus ahorros en fondos de inversión más novedosos pero arriesgados como podrían ser acciones de otras compañías, negocios especulativos, o la misma Deuda Pública.

## 1.2. La fallida “La Previsión”

En torno a la década de 1870, las aseguradoras españolas dedicadas a las quintas debieron sufrir un fuerte revés tras la caída de Isabel II, al suprimir el Gobierno Provisional (1868-1871) dicho sistema de reclutamiento militar, contrariedad de la que parece se recuperaron parcialmente con la Restauración, la llegada al poder del Gobierno de Cánovas del Castillo y la Constitución de 1876<sup>24</sup>. Estos cambios se perciben claramente en la siguiente noticia<sup>25</sup> que constituye, además, otra prueba de la propiedad paralela de empresarios provinciales con negocios en prensa y aseguradoras.

**Recordaran nuestros lectores que hace algunos años se constituyó en Málaga bajo la dirección de don Rafael García Sanchez, una compañía de seguros mútuos contra las quintas, titulada «La Previsora,» que no pudo funcionar merced al cambio operado en el sistema de reemplazo para el ejército.**

El reciente decreto relativo á la quinta de 125000 hombres ha inducido al señor García Sanchez á dar nueva vida á la asociación, determinando en su virtud que la compañía inaugure desde luego sus operaciones.

Al efecto, ha publicado ayer en su periódico los estatutos de la Sociedad, recomendando á los padres de familia su lectura y conocimiento, como nosotros recomendamos el pensamiento del asunto, á las personas interesadas.

Figura 2. Noticia sobre la fundación de “La Previsora”, *El Correo de Andalucía*, 26 de julio de 1874.

<sup>23</sup> La normalización técnica en España, y con ella las leyes de patentes de propiedad intelectual, fue abriéndose paso mediante diferentes reales decretos para la protección de las innovaciones: 1826, 1850 y 1878. Para más detallada información consultar Armengual Matas, Rafael Rubén; Silva Suárez, Manuel: “La protección de la propiedad industrial y el sistema de patentes”, en Silva Suárez, Manuel: *Técnica e Ingeniería en España: IV. El ochocientos. Pensamiento, profesiones y Sociedad*, Real Academia de Ingeniería, Institución “Fernando el Católico”, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2007, pp. 215-267.

<sup>24</sup> Fernández Muñiz, Aurea Matilde: “Las Quintas. Sistema de reclutamiento: explotación para unos y negocio para otros, 1868-1898”, en *Estudios de Historia Social*, 44-47 (1988), pp. 553-559.

<sup>25</sup> Noticia sita en la segunda plana de *El Correo de Andalucía* de 26 de julio de 1874, conservado en el Archivo Díaz de Escovar de Málaga.

El personaje histórico que aparece como protagonista de la noticia sobre “La Previsora”, Rafael García Sánchez, fue un mediano empresario, fundador y director también de *El Diario Mercantil* de Málaga, periódico especializado en asuntos comerciales y económicos<sup>26</sup>. Esta publicación sería clausurada en 1891 a causa del trágico suceso protagonizado por el hijo benjamín de García Sánchez, llamado Francisco de Asís García Peláez. El joven periodista Francisco de Asís fue retado a duelo por Manuel, uno de los hijos de Jorge Loring Oyárzabal –promotor y constructor, como ya hemos mencionado, del ferrocarril de Córdoba a Málaga–, acusado de haber difundido en *El Diario Mercantil* noticias sobre algunos negocios dudosos que tocaban a la familia Loring. Manuel se acababa de trasladar a Málaga para asumir un cargo político importante en la ciudad, pero cayó muerto en la reyerta, y la familia de magnates castigó a los García Peláez haciendo uso con toda su influencia sobre el gobierno central y el poder judicial<sup>27</sup>.

### 1.3. “La Unión”

Aunque no era la tónica general de las aseguradoras españolas, algunas habían comenzado una diversificación hacia los siniestros, y los seguros marítimos, contra incendios y sobre la vida, se habían organizado en su mayoría en forma de mutualidades previamente al advenimiento de las sociedades anónimas por acciones y a la limitación de responsabilidad de los socios de las mismas. Sería a partir de la puesta en marcha del nuevo Código de Comercio de 1848 cuando se den unos cambios significativos en las estructuras de las aseguradoras<sup>28</sup>. Este tipo de nueva estructura es el caso de “La Unión”, que en 1864 se publicitaba en la prensa generalista y la especializada con distintas estrategias. Esta compañía aprovechó seguramente la notoriedad de otras como “La Unión” de Bilbao y la “Unión Malagueña”<sup>29</sup>, ambas de seguros marítimos, que en la década de 1840 había utilizado ya este nombre. “La Unión” de nuestro anuncio fue creada en 1856 y más tarde se fusionaría con “El Fénix”. Esta fusión fue instigada por el Crédit Mobilier en España, llegando a convertirse en la principal empresa española de seguros<sup>30</sup>. El Crédit Mobilier fue a su vez una potente compañía financiera fundada por los hermanos Pereire, también competidores de los Rothschild tanto en España como en Francia y promotores de dos de las principales redes ferroviarias de ambos países, Chemins de Fer de Paris-Orléans et Midi y Caminos de Hierro del Norte de España (Norte).

Debido a la imposibilidad de seguir profundizando en estas páginas en la investigación sobre las personalidades que formaron parte de “La Unión”, como hemos

<sup>26</sup> Ossorio y Bernard, Manuel: *Ensayo de un catálogo...* p. 163.

<sup>27</sup> García Galindo, Juan Antonio: “Caciquismo y prensa en España: las convulsas relaciones de periodistas y políticos a finales del siglo XIX. Caso del periodista malagueño Francisco de Asís García Peláez (1891-1899)”, en *Trocadero: Revista de historia moderna y contemporánea*, nº 5 (1993), pp. 353-372.

<sup>28</sup> Matilla Quizá, María Jesús: “La formación de capital en la España del siglo XIX: Las compañías de seguros”, en Pons Pons, Jerònia; Pons Brías, María Ángeles (coords.) *Investigaciones históricas sobre el Seguro español*, Fundación Mapfre, 2010, pp. 17-48.

<sup>29</sup> Guillem Mesado, Juan Manuel: “La difícil mayoría de edad de las sociedades de seguros por acciones en la primera mitad del siglo XIX”, en Pons Pons, Jerònia; Pons Brías, María Ángeles (coords.) *Investigaciones históricas sobre el Seguro español*, Fundación Mapfre, 2010, pp. 17-48.

<sup>30</sup> Pearson, Robin: “Las compañías de seguros extranjeras en España antes de 1914”, en Pons Pons, Jerònia; Pons Brías, María Ángeles (coords.) *Investigaciones históricas sobre el Seguro español*, Fundación Mapfre, 2010, pp. 17-48.



hecho en los casos anteriores que hemos presentado, hemos optado aquí por terminar este apartado ensayando un análisis diferente. Ya que “La Unión” prodigó sus inserciones publicitarias tanto en prensa generalista como en prensa especializada, siendo una de las agencias de seguros más activa de la época a nivel publicitario, vamos a abordar en este sub-epígrafe un enfoque de análisis de los anuncios.

Los dos ejemplos de reclamos de esta compañía que vemos a continuación resultan ilustrativos de una incipiente “planificación de medios” por parte de la empresa, pues podemos entrever en ellos una estrategia de adecuación al medio en el que aparecen, presentando leves diferencias estéticas y de contenido en cada uno de ellos. Para la prensa generalista se publicaba el siguiente anuncio de “La Unión” en *El Clamor Público*<sup>31</sup>, dedicado al potencial cliente particular:

**LA UNION.**

**COMPANIA DE SEGUROS A PRIMA FIJA,**  
**CONTRA INCENDIOS, SOBRE LA VIDA Y MARITIMOS.**

■ Autorizada por real decreto de 31 de Diciembre de 1856. Establecida en Madrid, calle de Fuencarral, núm. 2.

Capital social, 32.000.000 de reales.

**CONSEJO DE ADMINISTRACION.**

<p>Excmo. Sr. Conde de Villanueva de la Barca, senador del Reino, presidente.</p> <p>Excmo. Sr. D. Juan Pedro Muchada, senador y propietario, vicepresidente</p> <p>Excmo. Sr. D. Luis Guillou, banquero, administrador, y director la compañía general de Crédito</p> <p>Director general, Excmo. e Ilmo Sr. D. Ramon Lopez de Tejada.</p> <p>Director adjunto, Sr. D. Miguel de Orive.</p> <p>Abogado consultor, Sr. D. Tomas Maria Mosquera</p>	<p>to en España.</p> <p>Sr. D. J. Singher, ex-director general de la Union.</p> <p>Ilmo. señor don Romualdo Lopez Ballesteros, jefe superior de administracion.</p> <p>Sr. D. Luis Viado, propietario.</p>
--	--

**RAMO DE INCENDIOS.**

LA UNIO se asegura toda clase de objetos muebles e inmuebles, por una módica cantidad anual, en proporcion al riesgo que ofrece cada seguro.

Paga los siniestros al contado, ó dentro de los 15 dias siguientes á su arreglo.

Tiene actualmente asegurados 3,825.000,000 de reales de capitales efectivos.

Ha indemnizado por 2,655 incendios ocurridos en los seis años que lleva de existencia, la suma de nueve millones y medio de reales.

Ninguna otra empresa de su clase ofrece mas ventajas y garantias.

**SEGUROS MARITIMOS.**

Para demostrar el crédito de que goza la compañía por la exactitud con que atiende á la indemnizacion de los siniestros y averias, basta decir que los capitales asegurados, ascienden á 1,589 millones de reales, repartidos en 59,237 riesgos, habiendo importado los premios mas de 28 millones de reales.

**SEGUROS SOBRE LA VIDA.**

Las operaciones que la compañía se propone desarrollar, comprenden todas las combinaciones que tienen por base la duracion de la vida humana.

Las establecidas hasta el presente, son:

- 1.º Seguro por vida entera, cuyo objeto es legar un capital al fallecimiento del asegurado, en cual quer época que ocurra.
- 2.º Seguro temporal, cuya diferencia del anterior es que se limita á un plazo determinado al contrario.
- 3.º Seguro de capital decreciente, aplicable á garantizar por una prima módica las deudas que hayan de pagarse á plazos.
- 4.º Seguro de capital creciente, destinado á poner á cubierto las imposiciones anuales de las sociedades mútuas de supervivencia.
- 5.º Rentas vitalicias inmediatas, que la compañía paga hasta el fallecimiento del rentista, desde el dia en que se firma la póliza.
- 6.º Rentas vitalicias diferidas, cuyo disfrute no empieza hasta una época convenida al contratarla durando hasta la muerte del rentista.

Se admiten suscripciones en Madrid en la direccion general, y en provincias, en casa de los representantes de la Compañía, quienes facilitarán gratis prospectos y darán cuantas explicaciones se soliciten

Figura 3. Anuncio de “La Unión” en *El Clamor Público* de 24 de julio de 1864.

Y para la prensa especializada, quizás con el objetivo de acceder a una clientela de mayor monta, se publicó en números sucesivos de la *Gaceta de los Caminos de Hierro*<sup>32</sup> una inserción menos detallada –y probablemente por ello con una inten-

<sup>31</sup> *El Clamor Público* de 24 de julio de 1864, p. 4.

<sup>32</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro* de 21 de febrero de 1864, p. 4.

cionalidad de resaltar la que hoy día conocemos como función referencial o recordatoria de la publicidad—, más centrada en la marca y menos informativa. Este tipo de estrategias publicitarias diferenciadas eran ya bien frecuentes en Francia, donde la publicidad contemporánea tuvo un desarrollo gráfico y estratégico más temprano que en España<sup>33</sup>.

**LA UNION.**

Compañía de Seguros á prima fija, contra incendios, sobre la vida y marítimos; encargada de la gerencia de las de  
Sociedades mutuas de Seguros, denominadas LA UNION ESPAÑOLA (contra incendios),  
y EL PORVENIR DE LAS FAMILIAS (sobre la vida).

**CONSEJO DE ADMINISTRACION.**

Vice-presidente, el Excmo. Sr. Conde de Villanueva de la Barca, propietario y Senador del Reino. Vocal, el Sr. D. J. Singher, ex-Director general de esta Compañía.  Director general. . . . . Excmo. Sr. D. Ramon Lopez de Tejada. Director adjunto. . . . . Sr. D. Miguel de Orive.	Vocal, el Sr. D. Luis Guilhou, director de la Compañía general de Crédito en España. Vocal, Excmo. Sr. D. Juan Pedro Muchada, senador y propietario. Vocal, el Sr. D. Juan de Castro y Fontela, capitalista y propietario.
---	--

**GARANTIAS.**

1.ª TREINTA Y DOS MILLONES DE REALES de capital social.—2.ª Los importantes derechos que anualmente percibe á Compañía por gestión de las dos Sociedades que administra.—3.ª Un fondo de reserva aumentado todos los años con una parte de los beneficios.—4.ª Las considerables sumas que representan las primas á recibir.

**RAMO DE INCENDIOS A PRIMA FIJA.**

LA UNION asegura toda clase de objetos muebles é inmuebles, por una módica cantidad anual, en proporcion al riesgo que ofrece cada Seguro. Responde, sin aumento alguno de prima, de los incendios causados por el fuego del cielo y por las explosiones del gas. Garantiza tambien, mediante una prima insignificante, los daños que puedan ocasionar las explosiones del gas que no produzcan incendio. Paga los siniestros al contado, ó dentro de los quince dias siguientes á su arreglo. Tiene actualmente asegurados 3.200 millones de reales de capitales efectivos. Ha indemnizado por 4.243 incendios ocurridos en los cuatro años que lleva de existencia, la suma de cinco millones y medio de reales. Ninguna otra empresa de su clase, española ó extranjera ofrece mas ventajas y garantías. En Madrid, la direccion general, Calle de Fuencarral, número 2, y sus delegados en las capitales de provincia facilitan prospectos y dan esplicaciones.

Figura 4. Anuncio de “La Unión” en la *Gaceta de los Caminos de Hierro* de 21 de febrero de 1864.

Por tanto, “La Unión” fue una agencia de origen en parte francés, que supo explotar las raíces de la tradición del negocio español de los seguros —mediante la reutilización de un nombre ya conocido—, al tiempo que ensayó utilizar la diferenciación en la publicidad que emitía con estrategias publicitarias de segmentación del público objetivo que buscaba captar con sus reclamos<sup>34</sup>.

## 2. Las grandes ferroviarias y las aseguradoras extranjeras

### 2.1. Las primeras compañías aseguradoras de MZA: de “La Mutualidad” a “L’Aigle” (1857)

El primer comentario sobre compañías aseguradoras que encontramos en los libros de Actas de MZA está fechado el 10 de marzo de 1857<sup>35</sup>:

<sup>33</sup> Martin, Marc: *Trois siècles de publicité en France*, Paris, Editions Odile Jacob, 1992, 432 pp.; Martin, Marc: *Histoire de la publicité en France*, Paris, Presses universitaires de Paris Ouest, Natterre, 2010, 195 pp.; Martin, Marc: *Les pioners de la publicité: aventures et aventuriers de la publicité en France (1836-1939)*, Paris, Nouveau monde édition, 2012, 367 pp.

<sup>34</sup> Del contraste de estos dos anuncios de la misma aseguradora en el mismo año, destacamos lo que puede aparecer como una errata (¿o pudiera formar parte también de una estrategia publicitaria?). Mientras que el anuncio de *El Clamor Público* indica correctamente que la empresa tiene “seis años que lleva de existencia”, en la *Gaceta de los Caminos de Hierro* la información del texto reza “cuatro años que lleva de vida”.

<sup>35</sup> Actas MZA, sesión nº 18, 10/03/1857, p. 35.

El Director somete al Consejo una proposición de la Compañía el Águila de París para el seguro de todas las dependencias de la Compañía, muebles y material, mercancías en las estaciones y en viaje entre Madrid y Albacete. El mismo hace presente que hoy la Compañía tiene asegurado hasta el primero de Julio en “La Mutualidad” de Madrid por la cantidad de cuarenta y seis mil reales anuales, tan solo la parte del camino hasta Aranjuez, sin comprender las mercancías depositadas en las estaciones y en viaje. El Director añade que la proposición de la Compañía del Águila de París, no costaría más que cincuenta y siete mil reales anuales, comprendiendo en esta suma toda la línea desde Madrid hasta Albacete, y las mercancías tanto en estación como en viaje. El Consejo, tomando en consideración la mención hecha sobre este asunto por el Comité de París, según acta de veinte y cuatro de febrero<sup>36</sup> y otras observaciones del Director, acuerda enviar al comité de París para que contrate dicho seguro ya con aquella compañía, ya con cualquier otra que le ofrezca completa seguridad y mayores ventajas.

Como nos indica el texto, las pequeñas líneas ferroviarias de la Meseta y en torno a Madrid, previas a su fusión en la red de MZA, ya habían sido consumidoras de seguros –evidentemente porque la naturaleza de su actividad se prestaba a requerir este tipo de servicio–, y que inicialmente las primerísimas aseguradoras de aquellas breves líneas, como la de Madrid-Aranjuez, también fueron de capital español. “La Mutualidad” –compañía general española de seguros mutuos contra incendios– presenta las mismas pautas que las antiguas tontinas o tontineras, que estuvieron a cargo de élites nacionales inmiscuidas en los negocios de la información y la comunicación escrita. Entre 1849 y 1851 el director general de dicha aseguradora fue Pedro Pascual Uhagón Arechaga, político y empresario bilbaíno que pasaría posteriormente (1850-1867) a dirigir otra sociedad llamada “La Tutelar”, fundada para facilitar la creación de capitales, dotes, etc. En “La Mutualidad” también participaron otras personalidades importantes de la vida económica y política, por ejemplo, el anteriormente citado Pascual Madoz. Además de estar en el núcleo de otros grandes negocios regionales como el Banco de Bilbao, Uhagón había formado parte del Consejo de Administración de la Sociedad del Ferrocarril Madrid a Irún por Bilbao en 1845. También parece que, según algún testimonio del periódico *La España*, fue propietario de una publicación que apoyaba al partido de la Unión Liberal<sup>37</sup>.

En este primer texto sobre seguros en las actas del Consejo de Administración de MZA se nos informa que, desde su constitución como sociedad anónima a principios de 1857, se estipularía el cambio de la póliza de prevención de riesgos desde “La Mutualidad” de Madrid a la francesa “L’Aigle”, cuyo nombre en esta primera anotación se españoliza como “Compañía del Águila de París”. Según dicho texto, el motivo fundamental por el que MZA traslada su póliza a “L’Aigle” es el económico, puesto que tan solo por 1.000 reales anuales más sobre el montante que costaba el seguro con la compañía española, la aseguradora francesa ofrece un

<sup>36</sup> La fecha proporcionada en el texto, 24 de febrero, se refiere a la fecha del día en que se registró este asunto en el acta del Comité de París, organismo de la empresa que entabló las iniciales relaciones con la nueva aseguradora de la capital de Francia.

<sup>37</sup> Información de la enciclopedia vasca en línea Auñamendi Eusko Entziklopeida, Uhagón Arechaga, Pedro Pascual. Disponible en: <http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/eu/uhagon-arechaga-pedro-pascual/ar-134107> [última consulta 02/11/2017].

incremento de cobertura notable, tanto en kilómetros como en otras prestaciones, por ejemplo, en el seguro de las mercancías.

“L’Aigle” era ya desde la década anterior una de las grandes compañías francesas de seguros. Había sido autorizada por ordenanza real de 18 de mayo de 1843 bajo la monarquía de Luis Felipe I y por decreto de 18 de septiembre de 1849 al abolirse dicha monarquía e instalarse el Gobierno Provisional de 1848. Especializada en incendios y explosiones de gas, publicó un cuaderno con sus instrucciones generales en 1853 en la imprenta de Adolphe Blondeau de París, en cuya portada y primeros artículos se prevenía de la conducta irregular o deshonestas, la calumnia y las indicaciones inexactas de agentes y clientes<sup>38</sup>. En 1916, esta compañía sería absorbida por otra aseguradora más antigua fundada en 1829 llamada “Le Soleil”, conformándose el grupo “Soleil-Aigle”<sup>39</sup>. En los Archivos del Mundo del Trabajo franceses de la ciudad de Roubaix se conserva un considerable número de documentos de “L’Aigle”, como sus estatutos, informes, actas de las asambleas generales, actas del consejo de administración, actas de los comités de administración y actas de comisarios de cuentas de la aseguradora desde su fundación en 1843, y otros expedientes de “L’Aigle”, entre los de las inversiones en la España del siglo XIX de las bancas francesas “Fould” y “Heine”<sup>40</sup>.

Unos tres meses más adelante en las actas, a principios del verano, encontramos otro texto donde se destaca la importancia otorgada por los administradores de la ferroviaria a la comunicación y la imagen empresarial. Se trata de la primera desavenencia entre MZA y la nueva compañía aseguradora, “L’Aigle”, acerca de su emblema<sup>41</sup>. El texto que transcribimos lleva por título “Emblema de la Sociedad de seguros”, y está extraído de un acta de junio de 1857 del Consejo de Administración de MZA<sup>42</sup>:

Enterado el Consejo de lo propuesto por el Comité de París sobre la conveniencia de retirar de los Oficios de la Compañía el emblema de la Sociedad de seguros “El Águila”, y creyendo que semejante medida llamaría demasiado la atención y podría dar lugar a interpretaciones equivocadas, acuerda, que, sin perjuicio de dejar dicho emblema, se añada alrededor de las planchas la inscripción en español de “Compañía de Seguros contra incendios El Águila”.

<sup>38</sup> Dicho cuaderno, de 170 páginas, conservado en la Biblioteca Nacional Francesa, se encuentra disponible íntegramente en formato digital en Gallica: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6203530g/f7.item.zoom> [última consulta 21/05/2016].

<sup>39</sup> Archives Nationales du Monde du Travail: “Le Soleil et l’Aigle, assurances, 145 AQ”, 2011; y “Assurances. Liste des inventaires dactylographiés et électroniques du plateau 3 et de la salle de lecture”, 2011. Disponibles en: [http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/camt/fr/egf/donnees\\_efg/117\\_AQ/145\\_AQ\\_INV.pdf](http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/camt/fr/egf/donnees_efg/117_AQ/145_AQ_INV.pdf); y [http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/camt/fr/publications/donnees\\_brochures/Assurances\\_BR.pdf](http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/camt/fr/publications/donnees_brochures/Assurances_BR.pdf) [última consulta 21/05/2016].

<sup>40</sup> Archives Nationales du Monde du Travail: “Banques Fould et Heine, 115 AQ (1996 074) Archives publiques”, 2011. Disponible en: [http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/camt/fr/egf/donnees\\_efg/115\\_AQ/115\\_AQ\\_INV.pdf](http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/camt/fr/egf/donnees_efg/115_AQ/115_AQ_INV.pdf) [última consulta 21/05/2016].

<sup>41</sup> Respecto a las estrategias que hoy denominaríamos “imagen corporativa”, diremos brevemente que MZA prestó especial celo a los emblemas, uniformes, imágenes y otras indicaciones que se exponían en sus instalaciones y en su material móvil (locomotoras, coches de viajeros, etc.), restringiendo generalmente los de marcas ajenas a la compañía. Para profundizar en la importancia otorgada al cuidado de su imagen pública de las empresas ferroviarias y a su valor simbólico, cuidadosamente tenido en cuenta desde mediados del siglo XIX, ver varios capítulos de González Jurado, Deborah: *Comunicación, Publicidad y Modernidad... Aclaremos que los términos “logotipo” y “anagrama” no existían en aquel tiempo, y que la palabra emblema se utilizaba con este significado.*

<sup>42</sup> Actas MZA, sesión nº 45, 12/06/1857, p. 83, libro 1.

Observamos cómo el Comité de París era partidario de eliminar totalmente el emblema de la aseguradora “L’Aigle” en las planchas de imprenta usadas por la ferroviaria para estampar algún tipo de impreso utilizado por la compañía, de los cuales no se ha conservado ningún ejemplar. Por el contrario, el Consejo de Madrid optaba por una solución más moderada, la cual prevaleció finalmente. El emblema de “L’Aigle” no se retiró de las planchas para imprimir el papel de oficina de MZA, pero se tradujo del francés dicho emblema, añadiéndose alrededor una leyenda en español.



Figura 5. Emblema de la “Compagnie L’Aigle” en 1845.

Fuente: Web de la casa numismática francesa cgb.fr, especialista en medallas<sup>43</sup>.

## 2.2. Dos intentos fallidos de seguros nacionales a MZA: “La Urbana” (1857) y “La Salvadora” (1862)

En la primavera de 1857, a los pocos meses de la constitución de MZA y muy poco tiempo después de que “L’Aigle” lanzase su oferta, otra empresa de seguros contra incendios llamada “La Urbana” se puso en contacto con la ferroviaria con el asunto del seguro del camino y de las mercancías. La tarifa de esta otra sociedad fue enviada por el director de dicha aseguradora y remitida por el Consejo de Administración de Madrid al Comité de París<sup>44</sup>. Sin embargo, esta oferta debió quedar postergada y sin efecto, puesto que la ferroviaria continuó trabajando con “L’Aigle”. No disponemos de estudios específicos sobre esta materia, pero podemos suponer que la experiencia, capital y solvencia francesas debieron inspirar más y mejores garantías a la ferroviaria.

La segunda modalidad de estas escasas ofertas que las aseguradoras españolas hicieron a MZA en aquellos primeros años de existencia, consistía en una fórmula novedosa de venta al menudeo de seguros para viajeros lanzada por “La Salvadora”. Esta iniciativa, aunque fallida, quedó registrada en el acta del Consejo de Administración de MZA de 1 de mayo de 1862<sup>45</sup>:

<sup>43</sup> Numismática Cgb.fr: Assurances L’Aigle. Disponible en [http://www.cgb.fr/assurances-laigle,fjt\\_293902,a.html](http://www.cgb.fr/assurances-laigle,fjt_293902,a.html) [última consulta 21/05/2016].

<sup>44</sup> Actas MZA, sesión nº 26, 05/04/1857, p. 46, libro 1.

<sup>45</sup> Actas MZA, sesión nº 15, 1/05/1862, p. 61, libro 4.



Una Sociedad de seguros llamada “La Salvadora” cuyo objeto entre otros es compensar toda clase de siniestros y desgracias personales que puedan ocurrir a los que viajan por los ferrocarriles, carreteras, etc., solicita autorización para establecer sus dependientes encargados de la expendición de billetes en las estaciones de los Caminos de la Compañía ya que no fuese posible que tal servicio se hiciese por los empleados de la misma. El Director es de parecer que no debe accederse a esta petición atendiendo a que los locales destinados a la expendición de billetes en nuestras líneas son muy reducidos, lo que hace imposible que se aumente el número de los agentes que hoy funcionan en ellos, y que los cargos que desempeñan estos empleados, y aún más, las condiciones en que han de cumplirlos no les permiten dedicarse a otras atenciones. El Consejo acuerda que se conteste en este sentido a la Sociedad “La Salvadora”.

La iniciativa de “La Salvadora” requería la estrecha y directa colaboración de la empresa de transporte para alcanzar al público objetivo necesario para poner en marcha su negocio. Aunque por medio de empleados propios, la agencia aseguradora osaba solicitar la utilización de las infraestructuras de la ferroviaria, lo cual fue seguramente motivo más que sobrado para inducir a ésta a declinarla. Claramente, la intención de “La Salvadora” era servirse de la clientela y las instalaciones de la ferroviaria, pero no existe constancia de si hubo alguna oferta de comisiones o reparto de ganancias que pudiera servir de aliciente para la ferroviaria. Por lo que conocemos, este tipo de propuestas no resultaba del agrado de MZA, que solamente trabajó con otras empresas en forma de concesiones con unos márgenes muy estrechos de beneficios, cuando no deficitarios, e imponiendo unas muy duras condiciones para sus socios.

### 2.3. Renovación de la póliza de seguros de MZA con “L’Aigle” en 1863

El contrato celebrado entre MZA y “L’Aigle” debió de haber tenido una duración inicial de cinco años, es decir, aproximadamente desde mediados de 1857 hasta mediados de 1862. No hemos encontrado en las actas anotaciones concretas sobre su renovación ya que debió ser tramitada por el Comité de París, y sobre sus sesiones no se detalla el contenido en las actas del Consejo de Madrid salvo en casos concretos de desacuerdo entre las dos cabezas rectoras de la empresa; o en temas extremadamente delicados. No será hasta enero de 1863 cuando encontremos la siguiente anotación sobre seguros en las actas, la cual nos habla de la detenida atención del Consejo de Madrid al asunto de la dilatación del plazo de vigencia del contrato en vigor que solicitaba la aseguradora<sup>46</sup>:

Con el fin de simplificar la tramitación que precede al arreglo de los siniestros, la Sociedad el Águila había propuesto algunas modificaciones en el contrato de seguros hoy vigente. En compensación de estas modificaciones, ventajosas para la Compañía, la Sociedad expresada pedía que las nuevas pólizas se renovasen por un plazo de diez años a partir desde 1º de enero de 1863. El Consejo admitió las modificaciones propuestas por la Sociedad el Águila, pero a condición de que de los diez años mencio-

<sup>46</sup> Actas MZA, sesión nº 2, 21/01/1863, p. 222, libro 4.

dados se dedujesen los que han transcurrido del contrato que hoy rige, y el Comité conforme con el parecer del Consejo manifiesta en carta de 16 del corriente haberlo significado a aquella sociedad, mas no habiendo la misma aceptado esta propuesta, se remitirán desde luego al Comité las declaraciones de 1863, según marcan las pólizas actuales.

A pesar de que no conocemos con exactitud los pormenores ni los resultados detallados de las negociaciones expresadas el texto, los acontecimientos del año siguiente demuestran efectivamente que L'Aigle siguió siendo la aseguradora de MZA, al menos durante un tiempo más.

### **3. Los grandes incendios no esclarecidos de 1864 y las desavenencias entre MZA y “L'Aigle”**

A principios del año 1864 se suceden varios grandes incendios en estaciones e instalaciones de MZA que no pudieron ser esclarecidos, ni parece que la empresa pusiese demasiado empeño en ello. Aquel año se habían comenzado a percibir los primeros episodios de la que sería recordada como la gran crisis financiera de 1866, que afectó gravemente a grandes áreas de negocios en Europa y produjo el cierre de varios bancos prósperos hasta el momento en España, más el estancamiento y ruina de numerosos negocios y proyectos industriales. En aquellos delicados momentos la ferroviaria, estando en plena construcción de un nuevo edificio de oficinas en Madrid, acometió grandes dispendios para remozamiento de instalaciones, la renovación del material móvil de algunas de sus líneas y la dotación de nuevo material móvil para las líneas más recientes que se iban inaugurando.

El primero de estos grandes incendios del que tenemos noticia se dio en la estación de Madrid entre los días 24 y 25 de febrero de 1864, acordando el Consejo informar sobre el mismo en próximas sesiones<sup>47</sup>. Pero lejos de ello, en las siguientes reuniones en las que se habló de aquel incendio, no se insistió jamás en la apertura y seguimiento de averiguaciones, sino que se trataron los siguientes temas:

a) A principios de abril el Consejo abrió un crédito de 938 reales de vellón para la compostura –fabricación– de muebles de la oficina del Servicio Sanitario que sufrieron deterioro en el primer incendio, consignando que ya se había efectuado la reclamación de dicha cantidad a “L'Aigle”<sup>48</sup>.

b) El día 18 siguiente la mención al incendio se limita a la transmisión de un comunicado del Ministro de la Guerra a través del Director General de Obras Públicas solicitando la recompensa de algunos soldados del batallón de Cazadores de Llerena por su actuación en dicha ocasión<sup>49</sup>. Es decir, no parece que esclarecer las causas del fuego hubiese sido realmente una prioridad de primer orden para la ferroviaria.

<sup>47</sup> Actas MZA, sesión nº 6, 29/02/1864, p. 458, libro 4.

<sup>48</sup> Actas MZA, sesión nº 10, 5/04/1864, p. 481, libro 4.

<sup>49</sup> Actas MZA, sesión nº 12, 18/04/1864, p. 485, libro 4.

Lejos de ser evitados nuevos desastres, al contrario, de nuevo se produjo otra gran quema en los talleres de carruajes de Madrid en la noche del 21 al 22 del mes de junio de 1864 y según las actas de MZA, a pesar de las averiguaciones practicadas, tampoco se habían podido descubrir las causas que ocasionaron dicho siniestro<sup>50</sup>.

### 3.1. La pretensión de auto-asegurarse de MZA

La sucesión de incendios en tan corto plazo provocó que la reacción de la compañía “El Águila” no se hiciese esperar. En sesión del 13 de julio de 1864 se ocupó el Consejo de MZA de una carta dirigida por la aseguradora y fechada el día 9 de aquel mismo mes, significando su propósito de rescindir su contrato con la ferroviaria si no se le concedía un aumento de prima del 25 %. De la deliberación del Consejo se desprende la opinión de no acceder a la pretensión de la aseguradora, creyendo más conveniente a los intereses de la Compañía asegurarse a sí misma, atendiendo a que los riesgos se hallaban repartidos en una longitud de 1.096 kilómetros y en vista de las dificultades en las liquidaciones y obras por parte de “L’Aigle” en los casos de siniestros de consideración<sup>51</sup>.

A los tres días, el Comité de París informó al Consejo que no era partidario del sistema de seguro personal, pero que igualmente no se hallaba dispuesto a conceder el aumento de prima exigido por la aseguradora, y que se proyectaba una conferencia con el director de “L’Aigle” en París, tras la cual se decidiría la opción más conveniente a seguir por la Compañía. La tasación parcial del incendio de los talleres de Madrid arrojaba la cuantiosa cifra de 1.011.304’11 reales de vellón en conjunto por el edificio, por el material móvil y por los útiles. Parece que la tasación “parcial” de algo más de un millón de reales de vellón de la que nos hablan las actas de la empresa debió ser la realizada por la ferroviaria. Pero en la evaluación de los daños ocasionados por el incendio en las estaciones de Vallecas y de Madrid, los peritos de “L’Aigle” y de la Compañía no se ponían de acuerdo, estimando el Consejo que se hubiera debido acudir a un tercer experto; aunque finalmente el señor Chanderlot, encargado por el Director de terciar con los representantes de “L’Aigle” en los puntos de discordia, había arreglado la cuestión amigablemente. Finalmente, en este punto, se rebajó la cantidad que “L’Aigle” debía abonar a MZA desde 353.790’18 hasta 282.474 reales de vellón en total, y se aceptó este acuerdo por ambas partes<sup>52</sup>.

En el transcurso de varios años investigando sobre estas actas nos hemos dedicado a leerlas con continuidad sobre todos los temas que tratan, habiendo llegado a hacernos con las pautas de conducta del Consejo de Administración de Madrid. Aunque no se trate de lo que podríamos llamar una prueba científica, esta falta de seguimiento e interés por llegar al final de las averiguaciones sobre la causa de aquel primer incendio nos provoca una fuerte sensación de extrañeza, puesto que en otros casos de incendios y percances de toda clase, incluidos los descarrilamientos o hurtos en las estaciones, lo habitual era que la dirección de la Compañía diese con los culpables y llegase a conseguir información detallada del suceso que persiguiese esclarecer, cuanto más si se trataba de poder descargar responsabili-

<sup>50</sup> Actas MZA, sesión nº 21, 27/06/1864, p. 538, libro 4.

<sup>51</sup> Actas MZA, sesión nº 23, 13/07/1864, p. 550, libro 4.

<sup>52</sup> Actas MZA, sesión nº 24, 16/08/1864, p. 554, libro 4.

dades o pedir cuentas entre su propio personal. Prácticamente no quedan casos sin esclarecer cuando la cúpula está interesada en clarificarlos. La empresa, como hemos estudiado en otro trabajo<sup>53</sup>, contaba con innumerables resortes de coacción de los empleados, con la “cuenta de méritos y multas” con descuentos de sueldo, y poder absoluto de “separación del servicio”. O sea, despido inmediato sin ningún tipo de obligación de indemnización por parte de la Compañía. Incluso, en ocasiones en las que se hacía difícil hallar al actor de alguna tropelía entre los empleados, se amenazaba a toda una sección o varias secciones con bajada de sueldo general, por ejemplo, y finalmente el culpable aparecía. A fin de cuentas, esta dejadez en el hallazgo del culpable del origen de este incendio de finales de febrero y del siguiente de junio es una auténtica anomalía en el *modus operandi* del Consejo de Administración de Madrid de MZA.

#### 4. El desigual tratamiento de los incendios de 1864 en la prensa de Madrid

Al hilo del criterio ya adelantado en el segundo epígrafe de este trabajo, sobre las subvenciones de las grandes ferroviarias a la prensa desde su fundación para el control de la opinión pública, hemos analizado el tratamiento de aquellos incendios de 1864 en las instalaciones de MZA en la prensa madrileña, subvencionada y no subvencionada por la compañía de caminos de hierro, escogiendo seis publicaciones significativas:

(1) *La Gaceta de los Caminos de Hierro*, periódico semanal especializado en ferrocarriles. (2) *La Correspondencia de España*, diario fundado por el emprendedor marqués de Santana como cabecera principal de su moderno grupo de prensa, era uno de los mejor considerados y potentes a nivel nacional, y contaba con el respaldo oficial de ministerios y otras instituciones –estos dos fueron los primeros periódicos que gozaron de subvenciones anuales de MZA desde 1857 (y únicos con este rango durante el siglo XIX) a cambio de publicar artículos afines y comunicados de éstas en beneficio de su imagen pública<sup>54</sup>– (3) *La España* –periódico ministerial con vínculos tanto con la ferroviaria pues aparece en las actas como cabecera colaboradora puntualmente de MZA, como con el grupo del marqués de Santana–. (4) *El Clamor Público* (5) *La Iberia*, y (6) *La Discusión*.

Los tres últimos son periódicos para los que no hemos hallado ninguna referencia en las actas de MZA durante el siglo XIX y por tanto los hemos considerado independientes de la inyección económica de la ferroviaria. En el marco general de alerta por incendios casi permanente en la capital debemos advertir –cuanto menos como intrigante–, el desigual tratamiento de los dos grandes fuegos acaecidos en las instalaciones de MZA durante la primera mitad del año en los distintos medios que hemos elegido.

<sup>53</sup> González Jurado, Deborah: “Anarquismo ferroviario, prensa olvidada y distorsión comunicativa a comienzos del siglo XX: El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías (1902-1904)”, en *Historia y Comunicación Social*, Vol. XX (2017), pp. XX.

<sup>54</sup> González Jurado, Deborah: *Comunicación, Publicidad y Modernidad...* pp. 659-667.

INCENDIOS 1864	<i>La Correspondencia de España</i>	<i>La Gaceta de los Caminos de Hierro</i>	<i>La España</i>	<i>El Clamor Público</i>	<i>La Iberia</i>	<i>La Discusión</i>
24-25 febrero	NO	NO	NO	SÍ (día 25)	SÍ (día 25)	SÍ (día 25)
21-22 junio	SÍ (día 23)	NO	SÍ (día 23)	NO	NO	SÍ (día 24)

Figura 6. Tabla de los periódicos con los incendios de febrero y junio (elaboración propia).

#### 4.1. El incendio del 24 al 25 de febrero en la estación de Madrid de MZA

El gran incendio de la estación de la noche del 24 al 25 de febrero ni siquiera es mencionado en la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, ni en *La Correspondencia de España*, ni en *La España*. Por el contrario, *El Clamor Público*, *La Iberia* y *La Discusión* dedican el día 25 de febrero un espacio extenso y detallado a la noticia, como se solía practicar para la generalidad de los incendios, insertas todas ellas en sus respectivas páginas 3.

Los tres artículos de *El Clamor Público*, *La Iberia* y *La Discusión* coinciden y se complementan en varios datos, siendo el más extenso de ellos el de *La Discusión*. El nombre con que se menciona el lugar del siniestro es el de “estación del ferrocarril del Mediterráneo” o “estación del camino de hierro del Mediodía”, tal como se conocía en esas fechas a la compañía que posteriormente se bautizó como “Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y a Alicante”, puesto que en 1864 sólo se hallaba construido el tramo hacia Alicante, es decir, hacia el Mediterráneo, y no se había triangulado aún la red desde Madrid a Zaragoza, línea que quedaría completada al año siguiente, en 1865. Los tres artículos se publicaron un jueves y tratan del acontecimiento de “anteanoche”, es decir, de la noche del martes anterior. El retardo de un día para que fuese publicado este tipo de noticias de sucesos solía ser el normal en la prensa de la época.

Recomponiendo la información en conjunto, parece que el incendio comenzó entre las diez y las diez y media de la noche, por una pieza inmediata a las oficinas de la intervención, extendiéndose al ala derecha del edificio de la estación, según los dos primeros artículos, pero *La Discusión* detalla que el fuego empezaría por uno de los ángulos de las fachadas mediodía (sur) y poniente (oeste), extendiéndose por todo el andén, la parte que sirve para recoger los equipajes a su llegada y el zaguán que se forma en la misma, cuya techumbre ha desaparecido por completo; y en el último párrafo este periódico señala el dato de que se creía que la causa fue un brasero. Este dato sobre el probable origen del fuego que nos ofrece *La Discusión* llama la atención por resultarnos contradictorio con la ausencia total de informes sobre las causas en las actas del Consejo de Administración. En el apartado donde analizábamos dichos textos, veíamos que fue en la sesión 6ª del 29 de febrero de 1864, es decir, la de la inmediata reunión del consejo de administración posterior al siniestro, cuando se consignó esta noticia, pero en las siguientes sesiones en las que se habló de aquel incendio, el 5 y el 18 de abril siguientes, no se insistió nunca más en la apertura y seguimiento de averiguaciones, sino que se parlamentó sobre los créditos para la reposición del mobiliario deteriorado y las negociaciones con “L’Aigle”.

Otra de las contradicciones que destaca del contraste documental que nos ha quedado de este episodio es la notable diferencia entre la enumeración de las zonas afectadas por el incendio que minuciosamente describe *La Discusión* (andén, zona de equipajes



y su zaguán) y la información que nos ofrecen las actas de MZA para la apertura de un crédito de 938 reales de vellón por el consejo de administración, que a su vez lo reclama a “L’Aigle”, para renovación del mobiliario que se supone que sufrió deterioro en el primer incendio, puesto que en las actas se consigna que dicho crédito se empleará en la compostura de muebles de la oficina del Servicio Sanitario.

Entre las tres noticias también podemos reconstruir los operantes en la extinción del fuego. Por un lado, la intervención “*por una gran casualidad*” de una compañía de ingenieros obreros al mando el capitán señor Guardia procedente de Mahón –Menorca– y de paso a la plaza de Santoña –Cantabria–; es decir, compañía movilizada en tránsito desde las Baleares hasta el Norte de la Península (según *La Iberia*), o procedente de Cartagena según *La Discusión*. En cualquier caso, estos datos no portan contradicción, ya que esta compañía de ingenieros obreros bien pudo haber utilizado las líneas regulares de navegación entre Mahón y Cartagena y desde allí tomar el tren mixto que llegaría a Madrid justo a las once de la noche de que nos hablan los textos para llegar a intervenir “*por una gran casualidad*” en la extinción del incendio que había comenzado tan solo una media hora antes. Sobre esta compañía de ingenieros obreros, mencionada por los tres periódicos que dieron la noticia, no tenemos ninguna anotación en las actas del consejo, pero, por el contrario, sí queda registro de la transmisión de un comunicado del Ministro de la Guerra a través del Director General de Obras Públicas solicitando la recompensa de algunos soldados del batallón de Cazadores de Llerena por su actuación en dicha ocasión en el acta de 18 de abril de 1864. Parece, sin embargo, que dicha recompensa nunca fue librada por la Compañía y podemos pensar que los tres heridos, o tres soldados heridos, de los que hablan *El Clamor Público* y *La Iberia* debieron ser miembros de este batallón de Cazadores, aunque esta información no es del todo precisa en ninguno de los dos textos. *La Discusión* introduce un dato único no mencionado por los otros dos periódicos, sobre las “*acertadas disposiciones de las autoridades, y arquitecto de la compañía*”.

Exceptuando *La Iberia*, que no menciona el dato, *La Discusión* habla del “*gravísimo riesgo*” que corrieron los “*papeles y documentos*” de la compañía y *El Clamor Público* afirma que el fuego se inició por una pieza inmediata a las oficinas de la intervención, quemándose bastante mobiliario y “*papeles*”. Efectivamente, en las oficinas de la intervención debería haber documentos de pagos y gastos de obras, proyectos y presupuestos, pero seguramente no se albergarían allí los libros mayores de cuentas que, al fin y al cabo, eran los únicos que la compañía preservó hasta el último tercio del siglo<sup>55</sup>.

**Invento.**—El ayuntamiento de Madrid ha elevado á la aprobacion del Gobierno de la provincia el nuevo sistema de avisos para incendios, inventado por don Bernardo Lopez Oliveros, merced al cual puede suberse instantáneamente por el toque de las campanas, la parroquia, calle y casa donde sucede el siniestro.

Figura 6. *La Discusión*, 25 de febrero de 1864..

<sup>55</sup> Sobre el desdén con que MZA trató los documentos de su propia producción hasta bien entrada la década de 1880, cuando cambia la perspectiva sobre documentación, también en el ámbito estatal con las nuevas normativas sobre el papel timbrado, y se organiza un verdadero archivo de la empresa. Hasta esa fecha, cada tres o cinco años el Consejo de Administración subastaba el papel usado para fabricar pasta de papel por arrobas al mejor postor, salvándose sólo los libros mayores de cuentas. Ver: González Jurado, Deborah: *Comunicación, Publicidad y Modernidad...* pp. 609-616.

Al comienzo del texto de *La Discusión* hallamos también el resalte del tradicional sistema de alerta antiincendios de la ciudad, con la información sobre las campanas de los edificios públicos y religiosos que dieron la alarma. En primer lugar, la “de la estación”, después “las del Ángel, Atocha y después las demás parroquias”. Primero sonaría la campana de alerta de la estación y después las de las parroquias más cercanas. Parece que aún no estaba en marcha el sistema de avisos inventado por don Bernardo López Oliveros y elevado a aprobación del Gobierno por el ayuntamiento de Madrid, el cual se transmitió a la prensa y que reproducimos más arriba. En aquellos tiempos en Madrid debieron ser muy frecuentes los incendios en casas de vecinos y otros locales, y solían aparecer las noticias de las catástrofes provocadas por el fuego en la prensa en los días inmediatos. En la mayoría de ocasiones, tratándose incluso de incendios reducidos, toda la prensa reportaba las noticias referentes a estos sucesos con gran minuciosidad de detalles. La frecuencia de los fuegos debió llevar al ayuntamiento de Madrid a tantear sistemas para combatir las llamas, medida ésta que se transmitió a la prensa mediante un comunicado estandarizado y que hemos encontrado tanto en *La Correspondencia de España* como en *El Clamor Público*, los días 22 y 24 de junio de 1864 respectivamente, justo en las jornadas inmediatamente anteriores a la fecha en que se produce el segundo gran incendio en las instalaciones de MZA, esta vez en los talleres de carruajes<sup>56</sup>:

#### 4.2. El incendio de los talleres de carruajes de Madrid en la noche del 21 al 22 de junio

El segundo de los dos grandes incendios de MZA en 1864, el de los talleres de carruajes de la noche del 21 al 22 de junio, al contrario que el anterior de febrero que acabamos de comentar, concentra la mayor atención en las noticias publicadas en *La Correspondencia de España* y en *La España* del día 23 siguiente. Extrañamente, permaneció totalmente ignorado por *El Clamor Público*<sup>57</sup> y por *La Iberia*<sup>58</sup>.

En *La Correspondencia de España*:

Anteanoche, á cosa de las 12, se declaró un violento incendio en los talleres y almacenes de coches de la estación del ferrocarril del Mediterráneo, que no pudo extinguirse hasta más de las cuatro de la mañana, á pesar de los desesperados esfuerzos que hicieron tanto los empleados de la empresa como otros de la villa que llegaron inmediatamente. Las pérdidas han sido bastante considerables, y se calculan en unos 5.000.000, pues se inutilizaron muchos coches, entre ellos veinte de primera clase. La bomba de La Unión, Compañía de seguros, obtuvo el premio por haber llegado la primera al lugar del siniestro, habiendo contribuido eficazmente á la estincion del fuego con su escuadra de bomberos. A pesar del arrojado mostrado por los operarios y agentes de la autoridad, no hubo, por fortuna, desgracia alguna personal.

Figura 7. *La Correspondencia de España*, 23 de junio de 1864.

<sup>56</sup> El comunicado aparece exactamente con el mismo texto tanto en *La Correspondencia de España* de 22 de junio de 1864 como en *El Clamor Público* de 24 del mismo mes.

<sup>57</sup> Se han revisado los números del 22, 23 y 24 de junio.

<sup>58</sup> Se han revisado los números del 22, 23, 24 y 25 de junio.

En *La España*:

**Siniestro.** El martes á las doce menos cuarto de la noche estalló un violento incendio en el taller general de coches y w gones de la estación de Madrid, en la línea de esta capital á Zaragoza.

Las llamas impelidas por un fuerte viento, invadieron en menos de media hora las dos últimas naves de aquel edificio, consumiendo los coches y w gones que se encontraban en ellas y una via adyacente.

El incendio ha sido tan violento, que á pesar de haberse acudido con mucha prontitud y eficacia, tanto por parte de las autoridades como de la compañía, nada se ha podido salvar de cuanto habia en estas dos naves.

Las auxilios han sido sin embargo eficaces para impedir que el fuego se propagase á las demas partes del edificio, á los almacenes de madera inmediatos y á las mas es de los ca ños vecinos.

Se han quemado completamente: 6 coches de 1.ª clase; 9 de 2.ª; 14 de 3.ª; 1 misto y 12 w gones cerrados.

De las averiguaciones practicadas por el señor juez de primera instancia, no ha resultado hasta ahora cargo alguno para ningun empleado de la compañía.

Figura 8. Suelto en *La España*, 23 de junio de 1864.

Analizando estos dos textos de *La Correspondencia de España* y de *La España*<sup>59</sup> encontramos coincidencias y divergencias entre el incendio de febrero y este de junio. Por ejemplo, llama la atención la circunstancia de que el nuevo incendio se declarase –al igual que el anterior– aproximadamente a medianoche; aunque la extinción de este último parece que fuese más complicada, pues el fuego no remitió hasta las cuatro de la mañana. Otra diferencia con el anterior incendio es la relación de actores que intervinieron en el siniestro. En este caso parece que no hubo intervención de militares según las versiones de ambos periódicos, que son sin embargo parcialmente diferentes. *La Correspondencia* nos habla de la asistencia de “la bomba de La Unión, Compañía de seguros”, que “obtuvo el premio por haber llegado la primera al lugar del siniestro, habiendo contribuido eficazmente a la extinción del fuego con su escuadra de bomberos”, incluyendo esta información a guisa de una moderna publicidad encubierta o “emplacement”. Por otro lado, el texto de *La España* no comenta esta información, sino que la complementa con otros datos, en sentido aún más institucional, y nos indica que tanto las autoridades como la compañía habían acudido al lugar “con mucha prontitud y eficacia...”.

Otro ítem relevante de los datos que nos ofrecen ambos artículos es la precisión con la que se detalla el presupuesto de “5.000.000” (suponemos que de reales de vellón) en *La Correspondencia*..., y la también minuciosa lista del inventario de los coches y vagones perdidos en el incendio del taller que ofrece *La España*, a saber: 6 coches de primera clase, 9 de segunda, 14 de 3ª, 1 mixto y 12 vagones cerrados.

Las excepciones a estas curiosas alternancias de divulgación o silenciamiento de la información de los incendios vienen dadas por la *Gaceta de los Caminos de Hierro*.

<sup>59</sup> Ambos periódicos pertenecieron al grupo de prensa del Marqués de Santa Ana, quien obtuvo de MZA en marzo de 1857, mismo año de la constitución de la ferroviaria, una subvención anual de 6.000 reales anuales; tan solo unas semanas después de que la misma subvención por el mismo importe y con el mismo carácter fuese otorgada a la *Gaceta de los Caminos de Hierro*. Ver: González Jurado, Deborah: *Comunicación, Publicidad y Modernidad*... pp. 671 y ss.

rro –que no cita ninguno de los dos incendios, ni el de febrero ni el de junio– y por *La Discusión*, que, si bien en la ocasión anterior de febrero fue el periódico de los que hemos visto que dedicó el mayor espacio al siniestro, en junio solo lo comenta parcamente y además se publica un día más tarde que los anteriores. La parca reseña que publicó *La Discusión* se expresaba en los términos que siguen:

**Fuego. Anteanoche se declaró un voraz incendio en los talleres de coches, del ferro-carriil del Mediterráneo que no pudo estinguirse hasta una hora bastante avanzada de la madrugada.**

Figura 9. Suelto en *La Discusión*, 24 de junio de 1864.

Comprobamos, pues, que las diferencias de un periódico a otro en el tratamiento de unos sucesos que afectaron a un espacio público principal de Madrid son notables sin llegar a poder formular en este sentido otra hipótesis que la que queda expuesta de un posible control de la información por MZA en ciertos medios y según qué episodio.

## **5. La renuencia del Consejo de Administración de MZA en la inversión en prevención de incendios**

En las últimas anotaciones del acta de MZA sobre el asunto de los seguros y los incendios a las que vamos a dedicarnos aquí, aunque de forma espigada, destacan el rechazo de las aseguradoras y la renuencia enconada del Consejo de Administración a contratar pólizas de seguros y la lentitud para emprender las obras necesarias que mejorasen eficazmente la protección de sus instalaciones contra el fuego. En efecto, mientras el Comité de París se desvelaba por encontrar una aseguradora para la compañía de sus caminos de hierro, los administradores de Madrid llegaron a oponerse a los consejos del Comité e incluso adoptaron una actitud de rebeldía en cuanto a la cuestión de los seguros.

### **5.1. Un epílogo: el incendio de septiembre de 1864 en la cochera de locomotoras y las circulares a los empleados**

Apenas resuelto el problema de los dos anteriores incendios, otro nuevo se declaró en la tarde del 10 de septiembre de 1864. El acta del día posterior nos informa de la siguiente manera con el título “Incendio en la Estación de Madrid<sup>60</sup>”:

El Director hace presente que en la tarde de ayer se declaró un voraz incendio en un montón de leña menuda destinada a encender las máquinas, la cual se hallaba depositada cerca de la cochera de locomotoras, y que merced á las acertadas disposiciones tomadas desde los primeros momentos se consiguió que el fuego no se

<sup>60</sup> Actas MZA, sesión nº 26, 11/09/1864, pp. 565-566, libro 4.

comunicara á la mencionada cochera. Los daños causados por este siniestro cuya causa se ignora, ascienden a unos 6.000 reales.

Aunque aquel fuego tuvo menores consecuencias que los de febrero y junio, la ferroviaria se hallaba de facto totalmente descubierta en cuestión de seguros contra incendios en aquel momento, pues “L’Aigle” ya había rescindido su póliza el 31 de agosto, como había quedado anotado en la sesión inmediatamente anterior, de 5 de septiembre de 1864<sup>61</sup>.

[...] En carta del 31 de Agosto el Comité de Paris manifiesta que la Sociedad de Seguros “L’Aigle” usando de la facultad que la concede el artículo 24 de las pólizas de seguro, ha rescindido su contrato a contar desde las doce de la mañana del citado día. En la misma carta, y en otra del 3 de Setiembre, el Comité anuncia que no estando dispuestas las demás Sociedades de Seguros de Francia a entrar en tratos con la Compañía, se ha dirigido [sic] a algunas Sociedades inglesas, y que, si puede llegar a un arreglo conveniente, propondrá al Consejo las bases de un nuevo contrato de seguros.

Hasta aquel día 5 de septiembre de 1864 –fecha bastante tardía en relación con las de los grandes incendios de febrero y de junio– el Consejo de Administración de Madrid no había tomado absolutamente ninguna medida para precaver la reproducción de siniestros por fuego. Entonces fue cuando se comenzaron a plantear algunas disposiciones, como la clasificación de las mercancías en los muelles según su naturaleza, la prohibición terminante de encender lumbre y fumar en los muelles, patios y vías de mercancías, almacenes y recintos de talleres –tanto para los empleados como para el público–, la apertura de bocas de riego en todos los puntos que se juzgase conveniente y la ejecución de varias obras que sirviesen para interceptar los incendios como cortafuegos.

Estas medidas se reducían –excepto por la intención novedosa de abrir bocas de riego– a lo que podríamos llamar, de forma un tanto anacrónica, la “comunicación interna”<sup>62</sup>; es decir, se limitaban prácticamente a advertir a los empleados sobre malas prácticas que debían evitar, pero no hacían referencia a grandes obras y a la planificación del espacio para salvaguardar las instalaciones en siniestros ni a proporcionar los recursos necesarios para sofocar eficientemente cualquier fuego, en caso de producirse.

También en la sesión de 11 de septiembre de 1864 –de la cual hemos visto ya un fragmento del acta– se siguió informando, con el título de “Disposiciones relativas a incendios”, de las medidas que por fin había comenzado a tomar la Compañía. En esta anotación se prevenían sanciones de separación (despido) para los trabajadores que no cumpliesen estrictamente las precauciones que se recomendaban<sup>63</sup>:

El Consejo se entera de tres circulares que presenta el Director en las cuales se dictan varias medidas con el objeto de precaver en lo posible la reproducción de

<sup>61</sup> Actas MZA, sesión nº 25, 05/09/1864, pp. 560-562, libro 4.

<sup>62</sup> Entrecorramos este término porque hasta la segunda mitad del siglo XX no se disocia ni sistematiza este concepto de comunicación con los empleados del resto de las comunicaciones que realizaban las empresas.

<sup>63</sup> Actas MZA, sesión nº 26, 11/09/1864, pp. 565-566, libro 4.



incendios en la Estación de Madrid. Estas circulares que se refieren a la organización de los servicios de vigilancia en todos los edificios y dependencias de la Estación y al aumento de personal al efecto necesario, quedan aprobadas.

Igualmente, a propuesta del Director, el Consejo con el fin de obligar a los empleados de la Compañía a que observen estrictamente las precauciones que les están recomendadas, acuerda se prevenga a los mismos que en caso de nuevos siniestros serán separados no solamente los guardas, porteros y demás dependientes encargados de la vigilancia, sino también todos o parte de los empleados que tuviesen su despacho en el local de las oficinas o dependencias donde empezase el incendio [...].

Hasta finales de septiembre de aquel año, no se presentaron al Consejo planos y presupuestos relativos a las obras que habrían de ejecutarse en varios edificios de la Estación de Madrid para el establecimiento de varios depósitos de agua y bocas de riego, con el objeto de aislar el fuego en casos de siniestros<sup>64</sup>. Por fin a principios del año siguiente, 1865<sup>65</sup>, el Consejo tomó medidas concretas y abrió con cargo a la partida de construcción los créditos de:

a) 656.000 reales de vellón para las obras que habrían de ejecutarse en los diferentes edificios de la Estación de Madrid con el fin de evitar la propagación del fuego en casos de incendios.

b) 496.028,48 reales de vellón para el establecimiento de varios depósitos de agua y bocas de riego.

c) y 150.000 reales de vellón para las obras en las estaciones de Alcázar y Alicante, también con el objeto de aislar el fuego en caso de incendios.

## 5.2. El pleito judicial entre MZA y “L’Aigle”

Como hemos visto anteriormente, aunque el Comité de París y la compañía francesa de seguros “L’Aigle” habían llegado a un acuerdo previo en agosto sobre los fuegos de febrero y junio de 1864, que rebajaba el montante que debería desembolsar la aseguradora, pronto se sucedieron nuevas discordias en relación con dichos fuegos. En sesión de 12 de octubre de aquel mismo año<sup>66</sup>, el Consejo accedía a la solución de hacer construir por cuenta de “L’Aigle” las cubiertas de los muelles A y C de mercancías de la Estación de Madrid, pero el director de la ferroviaria informaba:

[...] que no ha habido avenencia en lo relativo a la apreciación de los vagones incendiados, ni tampoco acerca de los términos en que debían redactarse los recibos que han de dar a los dueños de las mercancías averiadas o destruidas [...], y que habiendo marchado a Francia el Inspector precitado dejando en suspenso el arreglo [...], debería rogarse al Comité diese los pasos convenientes para poner cuanto antes a cubierto los intereses de la Compañía.

<sup>64</sup> Actas MZA, sesión nº 29, 30/09/1864, p. 3, libro 5.

<sup>65</sup> Actas de MZA, sesión de 23/01/1865, p. 83, libro 5.

<sup>66</sup> Actas de MZA, sesión nº 30 de 12/10/1864, pp. 14-15, libro 5.

En la siguiente sesión, tenemos la confirmación de la reclamación judicial iniciada por parte de MZA a la compañía de seguros, ya que el Comité de París informaba al Consejo que aprobaba la petición:

A la Sociedad El Águila una indemnización por los perjuicios que ha irrogado y causará a la Compañía y al comercio la demora en el pago de las sumas debidas a los dueños de las mercancías incendiadas.<sup>67</sup>

En la sesión de 13 de febrero de 1865 encontramos ya la resolución de aquel pleito, y una anotación que nos informa de que el comité anunciaba al consejo mediante telegrama que el Tribunal de Comercio había fallado en contra de los aseguradores, y que “L’Aigle” había sido condenada a pagar por completo los daños causados por el incendio de los muelles de la estación de Madrid<sup>68</sup>.

Mientras tanto, el finiquito con “L’Aigle” seguía adelante en términos de duro enconamiento y arduas negociaciones. A la compañía de seguros francesa se le exigió el pago de 21.815,50 reales de vellón por el almacenaje de los efectos salvados de otro incendio del 28 de agosto de 1864 del que no hemos encontrado otra referencia previa en las actas. En este caso, la noticia que tenemos es que el Comité de París medió dando muestras de consideración y flexibilidad –como comentan las actas–, y concedió una rebaja del 40 % sobre dicho importe. Además, a resultas de las reclamaciones de la aseguradora, se autorizó en el mismo momento el pago de las primas no satisfechas por la Compañía ferroviaria, que adeudaba 1.606,50 francos de los dos años anteriores al de los incendios, 1862 y 1863<sup>69</sup>.

### **5.3. Oposición entre el Comité de París y el Consejo de Madrid de MZA por la política de seguros a partir de 1864**

En la anotación del consejo de 11 de septiembre de 1864 que hemos visto más arriba en este mismo epígrafe se comentaban ya las fallidas gestiones del Comité de París para encontrar una nueva compañía aseguradora<sup>70</sup>:

[...] El Consejo toma conocimiento de un informe remitido por el Comité y en que se redactan los pasos dados por una comisión nombrada para el mismo fin de asegurar nuevamente a la Compañía. Resulta de este informe que la Comisión mencionada a pesar de las eficaces gestiones practicadas no ha podido lograr el objeto de su cometido.

En la siguiente sesión, de 21 de septiembre de 1864, la número 28 de aquel año, el escribano del Consejo anotaba:

Que el Comité sigue activamente sus gestiones para asegurar nuevamente a la Compañía y que tan luego haya recibido alguna proposición que a su juicio sea conveniente, se apresurará a remitirla al Consejo.<sup>71</sup>

<sup>67</sup> Actas de MZA, sesión nº 31 del 24/10/1864, p. 22, libro 5.

<sup>68</sup> Actas MZA, sesión nº 4, 13/02/1865, p. 93, libro 5.

<sup>69</sup> Actas MZA, sesión nº 10, 6/05/1865, pp. 132-133, libro 5.

<sup>70</sup> *Ibid.*

<sup>71</sup> Actas MZA, sesión nº 28, 21/09/1864, p. 572, libro 4.

En la primavera de aquel año de 1865, el empeño del Comité de París por encontrar una aseguradora no proporcionó los frutos deseados. Tras deliberar sobre las ofertas de las diferentes compañías de seguros con las que había tratado el comité, el consejo dejó en suspenso esta importante decisión, aplazando su resolución en espera de una próxima visita de los administradores franceses<sup>72</sup>. A finales de abril de 1865 el director de MZA dio cuenta del nuevo proyecto de seguro formado por el comité de acuerdo con varias compañías de París, dejándolo sobre la mesa para que los administradores pudieran examinarlo<sup>73</sup>. El Comité de París siguió enviando proposiciones a Madrid durante el verano de 1865 dadas por varias aseguradoras de la capital francesa para la renovación de las pólizas de la ferroviaria, de las cuales ninguna satisfacía al consejo de Madrid, incluso cuando se habían calculado excluyendo el aseguramiento de mercancías, trenes y muelles para abaratar las primas. De vuelta con la cuestión, el consejo proponía otras opciones de ahorro en este apartado de gastos basadas en la eliminación del seguro también para todos los edificios, talleres, almacenes o construcciones cuya índole o valor no aconsejasen esta precaución considerada especial por los españoles. Así se dispuso la elaboración de un estado detallado con estimaciones exactas de todas las dependencias y construcciones de cualquier especie tanto en Madrid como en todas las demás estaciones de la compañía. El consejo solicitaba que se pidieran también presupuestos y condiciones a las compañías de seguros de España y por conducto del comité también a las de Francia. Durante el transcurso de la elaboración de este nuevo informe quedaría suspendida la ejecución de las obras autorizadas para evitar la propagación del fuego en caso de incendios<sup>74</sup>.

El comité francés era declaradamente contrario a esta asunción de los riesgos de los españoles y su salomónica postura, y siguió esforzándose en encontrar soluciones más razonables para la cuestión de las pólizas de la compañía. El 7 de septiembre de 1865 la central de París remitió un nuevo proyecto de contrato relativo al seguro de los edificios, del material en existencia en los almacenes y de todos los objetos propiedad de la compañía que solo excluía las mercancías y las pertenencias de terceros. Parece que esto ablandó al consejo y desde aquel momento quedaron reanudadas las obras para evitar la propagación del fuego en caso de nuevos incendios en la estación de Madrid<sup>75</sup>. Suponemos que, desde estos momentos, en septiembre de 1865, las medidas tomadas por el Comité de París incluyeron hacerse cargo enteramente del asunto del seguro, ya que, en las actas del Consejo de Administración de Madrid, durante los tres años posteriores, no se vuelve a tratar el asunto<sup>76</sup>.

## 6. Conclusiones

Un elemento de la nueva modernidad floreciente que se desarrolló con la llegada de la revolución industrial a España a partir de mediados del siglo XIX fue la imple-

<sup>72</sup> Actas MZA, sesión nº 9, 27/04/1865, p. 120, libro 5.

<sup>73</sup> Actas de MZA, sesión nº 8 de 17/04/1865, p. 112, libro 5.

<sup>74</sup> Actas MZA, sesión nº 19, 2/08/1865, p. 168, libro 5.

<sup>75</sup> Actas MZA, sesión nº 20, 30/09/1865, p. 171, libro 5.

<sup>76</sup> Hemos revisado las actas de MZA hasta abril de 1868, no apareciendo de nuevo ninguna otra anotación sobre la resolución de la cuestión del seguro ni la contratación de alguna otra compañía aseguradora, por lo que creemos que nuevas noticias deben estar contenidas en los extractos (si los hubiere) de las reuniones del Comité de París.

sión de las compañías de seguros. Durante el siglo XIX las aseguradoras españolas tuvieron como uno de sus objetos principales la redención de quintas y formación de dotes, necesidades basadas en pervivencias del sistema social de Antiguo Régimen. Aquel negocio se alimentó más del aprovechamiento de las estructuras políticas nacionales que en la captación de nuevas oportunidades que se abrían en el sector privado, lo cual también repercutió en sus fluctuaciones según los vaivenes políticos.

Existen indicios más que significativos de que en los tres sectores de negocios contemporáneos, seguros, prensa y ferrocarriles, se aglutinaron casos formando un conglomerado de negocios indivisible para muchos próceres y emprendedores de la época. Coincidiendo con la incorporación de España a la revolución de los transportes con la construcción de ferrocarriles, el sector de las aseguradoras experimentó un auge y un prolífico surgimiento de agencias nacionales que no llegaron a consolidarse como proveedoras de las ferroviarias. También en el sector de la prensa y la comunicación se estaba dando una revolución a todos los niveles con la llegada del nuevo medio de locomoción. Las élites del momento debieron intentar aprovechar al máximo la inversión en esfuerzo y en capital que requería mantener las plataformas de información permanentes y actualizadas para sostener cada uno de los tres sectores –prensa, ferrocarriles y seguros– explotando negocios en dichas tres ramas.

Con su constitución en 1857, MZA heredó algunas pólizas contratadas con compañías españolas de las pequeñas líneas existentes previas a su establecimiento como gran sociedad anónima, por ejemplo, con “La Mutualidad” en la línea de Madrid a Aranjuez. Sin embargo, la gran ferroviaria seguidamente tras su constitución contrató los servicios de la aseguradora francesa “L’Aigle”, la cual obtuvo el contrato con una oferta de órdago económico que no dejó opción a la competencia española, con prestaciones y servicios óptimos para las expectativas de MZA. No obstante, dos agencias de seguros nacionales lanzaron ofertas de servicios a la ferroviaria, sin éxito. “L’Aigle” aseguró las instalaciones y las mercancías de MZA desde 1857 hasta 1863, momento en el que la compañía de seguros, debido posiblemente a la confianza depositada en la ferroviaria hasta ese momento por la ausencia de siniestros hasta el momento, propone doblar el número de años para la renovación de su contrato, de cinco a diez. Seguramente las condiciones de la prórroga de los contratos de seguros de “L’Aigle” fueron bastante favorables para la ferroviaria.

En 1864 se declararon dos grandes incendios nunca esclarecidos en las instalaciones de MZA, uno a finales de febrero en la estación de Madrid, y otro en junio en los talleres de carruajes de la empresa, coincidiendo justo en el tiempo con los inicios de la crisis financiera del capitalismo y con el momento en el que se había producido la prórroga y modificación de contrato con “L’Aigle”. Apreciamos una significativa coincidencia de las fechas en las que se registraron dichos incendios, su simultaneidad con las obras de modernización o nueva construcción de instalaciones, edificios y material móvil que había emprendido MZA, y la continuación en la construcción y puesta en explotación de un sinnúmero de grandes líneas.

Conocemos a ciencia cierta que desde la segunda mitad de la década de 1850 MZA otorgó fuertes subvenciones a ciertas cabeceras y grupos de prensa, generalista o especializada. Los incendios a los que aludimos en este trabajo fueron silenciados o amplificadas por diferentes cabeceras de la prensa madrileña de primera línea, en fin, tratados desigualmente según qué incendio se produjese. Muy probablemente, esta diferencia de tratamiento tuvo que ver con el soporte económico que, sabemos a ciencia cierta, MZA otorgó a varias de estas cabeceras. Las subvenciones admi-

nistradas por la ferroviaria a un periódico aseguraban que el medio mantuviese a la opinión pública en una postura favorable a la empresa. Las ambiguas relaciones de la prensa con aquellos incendios de 1864 quedan bien reflejadas mediante el análisis de las noticias sobre ellos publicadas, pues las ausencias, escaseces o acopios de información sobre dichos incendios son en otro caso de difícil explicación.

Parece que la aseguradora francesa debió albergar serias dudas acerca del origen de los incendios de 1864, oponiéndose a las tasaciones realizadas por la ferroviaria y eludiendo en lo posible la liquidación de las cantidades que debía reembolsar por los siniestros; hasta el punto de que MZA tuvo que acudir al Tribunal de Comercio en defensa de sus intereses. Finalmente, la justicia nacional falló a favor de MZA, obligando a la aseguradora francesa a desembolsar las cantidades que se le reclamaban. Aunque se trata solo de una hipótesis, no podemos olvidar el peso político de las élites burguesas del momento que conformaban los consejos de administración de las ferroviarias, con tentáculos de poderes fácticos en todos los estratos del poder incluyendo el judicial; y apuntamos que dichas influencias pudieron haber jugado un papel de influencia importante en el ámbito judicial. Ello nos induce a pensar que la aseguradora francesa hubiese quedado en postura de debilidad y desventaja de cara a los tribunales nacionales españoles.

A la vez que MZA dedicaba esfuerzos *a posteriori* a la elaboración de medidas de seguridad dirigidas a los empleados, normativas y planificación del espacio para la prevención de incendios, rechazaba la contratación de un nuevo seguro y discutía con el Comité de París la posibilidad de auto-asegurarse. Por lo tanto, podemos deducir que, a pesar de los grandes siniestros acaecidos, el Consejo de Madrid no parecía muy preocupado por la repetición de que estos pudiesen volver a darse. Ello podría estar en la línea de aportar validez a la hipótesis sobre la sospecha de “L’Aigle” sobre un abuso cometido por MZA. En dicho caso, los incendios habrían sido intencionadamente provocados por la misma ferroviaria para amortizar las primas abonadas al seguro y cubrir una parte de las renovaciones de instalaciones acometidas a mediados de aquella difícil década financiera.

Las pesquisas del Comité de París para la contratación del seguro de la ferroviaria española con compañías potentes en Europa fueron complicadas, ya que durante un tiempo se contó con la desconfianza, o al menos la reticencia de las aseguradoras francesas e inglesas. A partir de la renuencia del Consejo de Administración de Madrid a externalizar sus pólizas de seguros y su ocurrencia de auto-asegurarse, el Comité de París acaparó definitivamente el asunto y todas sus gestiones, saliendo este tema de la órbita de los administradores madrileños, al menos hasta 1868, fecha a la que hemos llegado repasando las anotaciones de las reuniones del Consejo.

Es clara la gravedad de los incendios de febrero y junio de 1864 y la poca energía del Consejo de Administración para realizar las averiguaciones oportunas en aquellas ocasiones y, al contrario, no pasan desapercibidas la diligencia y rapidez para emitir circulares para los empleados a raíz del tercer y último incendio de septiembre, sufrido por la ferroviaria estando totalmente descubierta de seguro. Efectivamente, por débiles, difusas y lentas, las precauciones tomadas por la directiva de la ferroviaria y las circulares y avisos dirigidos por a los empleados en caso de incendios pueden ser interpretadas en doble sentido:

a) Que realmente hubiesen sido ocasionados por descuidos y negligencias de los empleados, aunque esta hipótesis no casa con el *modus operandi* habitual de MZA respecto a sus empleados. b) Que se tratase de una medida de disimulo en el caso



hipotético de que los incendios –o al menos alguno de ellos– hubiesen tenido un carácter intencionado con el fin de cargar a la póliza del seguro parte de la renovación de instalaciones y material rodante, así como de la realización de obras que se estaba efectuando por la ferroviaria.

Igualmente podríamos interpretar los siguientes planes de prevención de incendios en los que se muestra tan interesado el consejo de MZA, ya que no parece que esclarecer las causas del fuego hubiese sido una prioridad, al contrario de lo que solía ocurrir con otras negligencias, faltas o errores cometidos por la ferroviaria. Por otra parte, si descartásemos la hipótesis de un móvil intencionado para provocar los fuegos, podríamos continuar estos estudios poniendo el acento en los intereses contrapuestos en relación con el concepto de riesgo entre la mentalidad española respecto a los seguros, de la que hacen gala los miembros del Consejo de Administración y la mentalidad francesa, referenciada por el Comité de París. Una buena parte de las discrepancias entre MZA y su aseguradora, más los miembros del mismo Comité de la empresa, se concretan sobre la base de que la empresa, al menos del lado español, es renuente a la inversión en prevención. Esta renuencia habría dado lugar a que la aseguradora evaluase al alza la apreciación del riesgo y encareciese las primas, discutiendo el pago de los numerosos siniestros descritos.

De otro lado, para un estudio en mayor profundidad, también podrían plantearse otras preguntas derivadas del descubrimiento que ofrecemos aquí sobre la elección de una aseguradora francesa como compañía aseguradora por MZA en la vinculación más amplia entre las empresas de capital francés en España, sus conexiones e intereses y propietarios comunes (ferrocarriles, minería, banca y seguros, etc.). En este ensayo no hemos pretendido ofrecer una visión concluida y cerrada sobre estos temas, sino abrir un campo que hasta el momento no cuenta en absoluto con estudios. Con este cometido debemos reseñar aquí para interés de algunos especialistas en seguros que, aunque se haya perdido una inestimable cantidad de documentación sobre los primeros ferrocarriles, han llegado completas hasta el presente las actas de las dos mayores compañías ferroviarias de la Península en la segunda mitad del siglo XIX; a saber, MZA y Norte. Para Andalucía, aunque no se conservan las actas de los Ferrocarriles Andaluces, tenemos íntegras las del primer Ferrocarril de Córdoba a Málaga, su antecedente. Sin embargo, son casi inexistentes aún investigaciones sobre las compañías de seguros que cubrieron las pólizas de riesgo de estas importantes empresas capitalistas contemporáneas.