

COMPANÍA METROPOLITANO ALFONSO XIII

MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL
DE ACCIONISTAS EL DÍA 17
DE MARZO DE 1931



EJERCICIO 1930

MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL
DE ACCIONISTAS EL DÍA 17
DE MARZO DE 1931



EJERCICIO 1930

COMPAÑÍA METROPOLITANO ALFONSO XIII

RESULTADOS GENERALES DE LA EXPLOTACION

En el transcurso del año 1930 los ingresos totales de la red han sido de 15.337.828,35 pesetas, con aumento de 1.565.395,05 pesetas sobre los obtenidos en el año anterior, y como los gastos sólo han excedido en 550.295,68 pesetas, resulta un incremento en el beneficio de 1.015.099,37 pesetas respecto al alcanzado en el pasado ejercicio.

Conviene recordar a los efectos comparativos de estos resultados, que el día 6 de Marzo de 1929 se inauguró el trozo Cuatro Caminos-Tetuán, de 1.856 metros de longitud, y seis meses después, el día 10 de Septiembre, el de Quevedo-Cuatro Caminos, de 1.463 metros; de modo que la longitud media de la red explotada, que en el año 1929 fué de 16.705 metros, se elevó a 18.020 metros en el de 1930.

El número de viajeros transportados durante el ejercicio de 1930 ha sido de 90.256.327, superior en 10.138.056 de pasajeros al del ejercicio anterior, lo que representa un aumento de 12,6 por ciento. Para atender a él se intensificó el tráfico, circulando 809.254 coches-kilómetros más que en el año de 1929.

Los datos expuestos revelan, con la elocuencia de las cifras, la utilidad cada día mayor del ferrocarril metropolitano, que al prolongar su red y facilitar las comunicaciones

rápidas y baratas a través de los distintos sectores de la población y de sus alrededores, contribuye poderosamente a que la capital se extienda, y a que de su zona central, de alquileres caros y de constantes molestias con sus ruidos, sus atascos y dificultades de circulación, se aleje el vecindario, buscando en barrios más apartados, viviendas más cómodas, higiénicas y económicas.

Consecuencia lógica de fenómeno tan natural, es el hecho, comprobado por los datos de tráfico del Metropolitano, de que los madrileños cada vez utilicen con mayor frecuencia el ferrocarril subterráneo. Y así vemos que en el ejercicio 1930, los ingresos y beneficios han subido en proporción más fuerte que la longitud de la red explotada, de modo que ha aumentado el ingreso y beneficio por kilómetro.

En cuanto a los gastos, el aumento queda justificado con la mayor longitud de la red, y el consiguiente incremento en el tráfico, y con el importe que representan las mejoras otorgadas al personal a partir de 1.º de Abril de 1930. A estos sumandos hay que añadir el aumento de coste, que por la depreciación de nuestra moneda, han sufrido los precios de muchos de los materiales que la explotación exige, especialmente aquellos que proceden del extranjero.

A pesar de la importancia de estos factores, se ha conseguido mantener, o más bien mejorar muy ligeramente, el coeficiente de explotación, que como se sabe es la relación entre los gastos y los ingresos, y es, por consiguiente, el índice que mejor refleja, el grado de economía con el que se realiza el servicio.

En el Balance se especifica la situación de la Compañía en 31 de Diciembre de 1930, y los aumentos de la cuenta de Primer Establecimiento (Líneas en explotación), son debidos, principalmente, al importe de aquellos elementos de las dos nuevas líneas Cuatro Caminos a Tetuán, y Quedo a Cuatro Caminos, que pendientes de pago en el

Balance anterior se han abonado en éste, y al importe de catorce nuevos coches, que al ponerse en servicio en Abril de 1930, han pasado de la cuenta de Material Móvil en construcción, a engrosar la citada cuenta de Primer Establecimiento (Líneas en explotación). En esta última se reflejan también, aunque en mucho menor escala, los aumentos correspondientes a algunas de las mejoras introducidas en nuestras instalaciones y de que luego se hablará.

Análogas razones justifican el aumento habido en la cuenta de Centrales de Producción y Distribución.

En la cuenta de Pérdidas y Ganancias aparecen los mismos conceptos que en los anteriores ejercicios, siendo éste el primero, en el que las 24.000 nuevas acciones, números 68.001 al 92.000, entran a disfrutar con las antiguas de los beneficios sociales, de acuerdo con las condiciones de su emisión. En dicha cuenta se ve que el dividendo que corresponde a cada acción, es el mismo que en el ejercicio anterior.

AMPLIACIONES Y MEJORAS DE NUESTRAS INSTALACIONES

A consecuencia de una avería de bastante importancia, ocurrida en el mes de Junio, en los cables subterráneos que desde la subestación de Quevedo alimentan las dos líneas N.º 1 y N.º 2 del ferrocarril, se vió la conveniencia de instalarlos en galerías visitables, a fin de asegurar en todo momento, con las máximas garantías, el normal suministro de energía eléctrica, base esencial del buen servicio del ferrocarril. Previas las oportunas autorizaciones oficiales, se construyeron rápidamente, aprovechando la favorable época veraniega, dos galerías visitables que sumando 560 metros de longitud total, parten de la citada subestación de Quevedo y alojan los cables de alimentación que van a ambas líneas N.º 1 y N.º 2.

En el mes de Abril se pusieron en servicio los catorce nuevos coches contratados en la primavera de 1929, y de los que se dió oportuna cuenta en la Memoria anterior. Dado el incesante incremento de tráfico, y para atender a él, se contrataron en el mes de Mayo del año 1930 otros catorce nuevos coches, que entrarán en servicio en la primavera de 1931. Con ellos dispondrá la Compañía de 73 automotores y 71 remolques, o sea un total de 144 coches.

En el ejercicio actual se han ultimado importantes mejoras realizadas en nuestro material móvil, tales como la instalación de enganches automáticos Tomlison y cambio de relación de engrane, unificándose todo el material móvil y facilitándose considerablemente las operaciones de acoplar y desacoplar los coches. Ello permite, durante las distintas horas del día, variar el número de vehículos en servicio, de acuerdo con las fluctuaciones del tráfico, condición esencial para una buena explotación.

Se han introducido algunas otras modificaciones en los coches, dignas de mención, como el aumento de su capacidad, debido a la nueva disposición de las cabinas de mando, y las mejoras en la ventilación, alumbrado suplementario, cierre automático de puertas, tomas de corriente aérea, etc.

En el transcurso del ejercicio, se han terminado también los trabajos de unificación de las señales y del alumbrado de estaciones, cuya conveniencia ha quedado sancionada por la práctica, al conseguirse, no sólo una mayor seguridad en el servicio, sino una sensible economía en los gastos de explotación.

NUEVAS LINEAS

Por R. O. de 4 de Julio de 1930 se aprobó el proyecto de la línea del ferrocarril metropolitano, que partiendo de la actual estación de Goya, en la calle de Alcalá, sigue a lo

largo de la calle de Torrijos hasta la de Diego de León. Esta línea, de 1.400 metros de longitud, en cifras redondas, ha sido concedida como modificación de la primitiva red otorgada por R. O. de 12 de Enero de 1917 y ateniéndose, por tanto, a todas las prescripciones que en la misma se dictaron.

La Compañía, además de haber ultimado cuanto se relaciona con la mencionada línea de Torrijos, no sólo en su aspecto técnico de construcción, sino en el económico de conocer su coste, ha continuado el estudio de aquellas otras líneas que incluídas en la primitiva concesión, aun no han sido construídas. De ellas tiene muy avanzado el referente a la línea N.º 4, llamada de los Bulevares, cuyos planos de replanteo definitivos se podrán presentar en breve a la Superioridad para su tramitación y aprobación.

Esta labor previa es de sumo interés y utilidad, pues no sólo permite disponer los trazados, emplazamiento de estaciones y accesos, modificaciones de servicios de alcantarillas, tuberías, etc., del modo más conveniente para las necesidades totales de la red y con una visión de conjunto, sino que permite además conocer con exactitud el presupuesto de cada línea antes de comenzar las obras.

Por último, se ha ocupado también de preparar los datos técnicos necesarios para el estudio de nuevas líneas, que en un porvenir más o menos lejano pudieran construirse, atendiendo a las necesidades del futuro crecimiento de Madrid.

Cumpliendo el ofrecimiento que se hizo de obtener la aquiescencia de los accionistas, antes de emprender la construcción de una nueva línea, el Consejo estima que debe darse la preferencia a la de la calle de Torrijos. Su presupuesto total se ha calculado en 7.500.000 pesetas, y en la Junta de hoy el Consejo pide una autorización para comenzar estas obras en el momento en que lo juzgue más oportuno.

En cuanto a la línea de los Bulevares, mientras no se ultime el estudio técnico que permita conocer con detalle el presupuesto de la obra y se obtenga la necesaria aprobación oficial, entiende el Consejo sería prematuro tomar determinación alguna.

PERSONAL

Es de absoluta justicia hacer resaltar el buen comportamiento del personal, que en todo momento, y muy en especial en los momentos más difíciles, ha sabido hacerse cargo de la importante misión que en la vida madrileña representa el instrumento de transporte que se le ha confiado, y atento a su deber, lo ha cumplido a entera satisfacción, habiendo recibido los elogios del público y la felicitación oficial del Gobierno.

Por ello, independientemente de las gratificaciones que en cada caso aislado se han concedido, entendemos que hay que seguir sin vacilaciones ni paradas, el camino que desde su fundación se trazó la Compañía, de mejorar las condiciones morales y económicas de su personal.

Para cumplir este programa, se han implantado durante el ejercicio las mejoras ofrecidas al personal, y se han intensificado los servicios gratuitos de médicos y farmacéuticos, extendiéndose las asistencias de los médicos especialistas, oculistas, tocólogos, comadronas, dentistas, radiólogos, etc., así como los que la Compañía presta en las tres camas que constantemente sostiene para su personal enfermo, en el Real Sanatorio de Victoria Eugenia, en Valdelatas.

Durante el ejercicio, han empezado también a entregarse las gratificaciones que la Compañía otorga al personal femenino, que al contraer matrimonio deja de pertenecer a ella, y ha aumentado la participación con la que la Compañía contribuye a los Seguros para la Vejez y Caja

de Ahorros del personal, dentro de la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España.

En el año 1931 el Consejo continuará fiel a este criterio concediendo aquellas mejoras que los resultados económicos de la empresa permitan, pues sabe de cierto que así interpreta el común sentir de todos los accionistas de la Compañía.

OTROS ASUNTOS

El suministro de energía eléctrica por parte de las tres entidades productoras, Unión Eléctrica, Hidráulica Santillana e Hidroeléctrica Española, se ha realizado con toda regularidad.

El Comité Paritario de nuestro Ferrocarril ha funcionado durante el ejercicio en un ambiente de completa armonía.

Con arreglo a los Estatutos ha correspondido cesar a los Consejeros señores D. Dámaso Escauriaza y Excelentísimo Sr. Conde de Orgaz, que son reelegibles.

BALANCE DE SITUACIÓN EN

ACTIVO	PESETAS	CTS.
Primer establecimiento (Líneas en explotación).	95.309.149	99
Primer establecimiento (Material móvil en construcción)	386.923	49
Talleres, Cocheras y Almacenes de explotación.	5.541.989	77
Talleres, Cocheras y Almacenes de construcción.	2.003.006	63
Centrales de producción y distribución.	9.825.789	24
Materiales y elementos en Almacén de explotación.	2.090.929	70
Materiales y elementos en Almacén de construcción.	137.054	32
Muebles, enseres y aparatos	794.325	15
Gastos de emisión y quebranto de emisión de obligaciones.	6.002.300	96
Caja.	8.084	54
Bancos y Sociedades de Crédito	319.618	27
Fianzas.	173.126	29
Dividendos a cuenta.	1.380.000	—
<i>Sumas.</i>	123.972.298	35
Cuentas de orden.		
Valores nominales en depósito	1.125.000	—
TOTAL.	125.097.298	35

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS

Ingresos de la explotación.

	PESETAS
Productos de la explotación.	15.337.828,35

A deducir:

	PESETAS		PESETAS
Gastos generales de la explotación, entretenimiento y reparaciones	5.988.032,33		
Socorro a empleados y obreros de la Compañía, contribuciones y varios	615.842,71		
Intereses de las obligaciones durante este ejercicio. ...	2.999.650,—		
Amortización de 139 obligaciones Serie A, y 181 obligaciones Serie B	160.000,—		9.763.525,04
<i>Resultado del ejercicio.</i>			5.574.303,31
5 por 100 para fondo de reserva.....	278.715,16		
5 por 100 para otras atenciones	278.715,16		557.430,32
<i>Diferencia</i>			5.016.872,99
<i>Remanente de ejercicios anteriores</i> ..			521.149,98
SALDO TOTAL DISPONIBLE			5.538.022,97

DISTRIBUCION

	<u>PESETAS</u>	<u>PESETAS</u>
Dividendo de 3 por 100 a las 92.000 acciones en circulación entregado a cuenta del ejercicio en Octubre último.	1.380.000,—	
Dividendo de 3 por 100 a las citadas acciones para completar con el anterior el 6 por 100	1.380.000,—	
Dividendo suplementario de 2,5 por 100 a las referidas acciones núms. 1 al 92.000.	1.150.000,—	
A las Cédulas de Fundación. .	575.000,—	
A las décimas de Cédulas de Concesión.....	575.000,—	5.060.000,—
	<hr/>	<hr/>
SALDO QUE COMO REMANENTE PASA A CUENTA NUEVA.....		<u>478.022,97</u>

Terminaremos sometiendo a vuestra aprobación los siguientes

ACUERDOS

- 1.º Aprobar el Balance, Memoria, Cuenta y actos del Consejo de Administración durante el año 1930.
- 2.º Aprobar la distribución de beneficios que se propone en esta Memoria, autorizando al Consejo para fijar la fecha en que hayan de pagarse los dividendos correspondientes.
- 3.º Autorizar al Consejo para que proceda a ejecutar las obras de la línea Goya a Diego de León, por Torrijos, en el momento y en las condiciones que estime más convenientes.
- 4.º La reelección de los Consejeros D. Dámaso Escauriaza y el Excmo. Sr. Conde de Orgaz.

Madrid, 17 de Marzo de 1931.

Enrique Ocharan,

Presidente del Consejo de Administración.

Carlos Mendoza,

Carlos L. de Eizaguirre,

¡Vicepresidentes.,

Miguel Otamendi,

Director-Gerente.

Antonio González Echarte.—Venancio Echeverría.—Tomás Urquijo.—Dámaso Escauriaza.—Conde de Santa Marta de Babio.—Conde de Orgaz.

Vocales.