

MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL
DE ACCIONISTAS EL DÍA 14
DE MARZO DE 1932



EJERCICIO 1931

EJERCICIO 1931

COMPAÑÍA METROPOLITANO DE MADRID

MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL
DE ACCIONISTAS EL DÍA 14
DE MARZO DE 1932



EJERCICIO 1931

COMPañÍA METROPOLITANO DE MADRID

RESULTADOS GENERALES DE LA EXPLOTACION

El tráfico en el Ferrocarril Metropolitano ha continuado su ley de crecimiento durante el ejercicio de 1931, en el que se ha explotado la misma longitud de red que en el año anterior, y se han recaudado en total 15.769.323,84 Pesetas, con aumento de 431.495,49 Pesetas respecto al ejercicio precedente.

Los gastos de explotación han sufrido un aumento de 418.937,32 Pesetas, debido muy principalmente a las importantes mejoras otorgadas al personal, y de las que luego hablaremos. Como consecuencia, el beneficio de explotación excede tan sólo en 12.558,17 Pesetas al obtenido en el año 1930, y nuestro coeficiente de explotación, relación entre los gastos y los ingresos, es un poco más desfavorable que en el pasado ejercicio.

El número de viajeros transportados ha sido de 93.897.378, con aumento de 3.641.051 viajeros en el transcurso del año; se atendió a este exceso de tráfico circulando 192.052 coches-kilómetros más que en el ejercicio anterior.

Los resultados expuestos demuestran que, a pesar de las difíciles circunstancias en las que actualmente se desenvuelven los negocios de transporte en el mundo entero, el tráfico del Ferrocarril Metropolitano sigue creciendo sin interrupción.

Este crecimiento ha sido, en el ejercicio que nos ocupa, más intenso en el trozo Ventas-Sol, que en el resto de la red, debido sin duda al gran desarrollo de la edificación

en toda la zona situada a uno y otro lado de nuestra línea, merced a las facilidades de transporte que el Metropolitano proporciona. Seguramente ha contribuído también al mismo fin la tendencia que se observa en la clase media de reducir cuanto representa un gasto superfluo o de lujo, sustituyéndolo por otro más económico, y no cabe duda de que la rapidez, economía y regularidad del transporte subterráneo, le permiten sustituir con ventaja a cualquier otro medio de comunicación.

En las barriadas obreras, en cambio, el tráfico, aunque ha subido, ha sido en menor porción, y la grave crisis de trabajo padecida justifica plenamente este resultado.

Durante los dos primeros meses del año 1932, fecha a la que alcanza esta Memoria, sigue el tráfico general del Metropolitano su ley ascendente con aumento más acentuado que en 1931.

En el Balance de la Compañía se reflejan la nueva ampliación de capital y las cantidades entregadas por los accionistas a cuenta de los dividendos pasivos, que, como se ve, son superiores al 25 por 100 exigido, pues muchos de ellos han preferido anticipar el pago de los desembolsos futuros. En el Activo aparece la cuenta de Primer Establecimiento (Líneas y Material Móvil en construcción), por el valor invertido hasta el 31 de Diciembre en las obras de la línea de Torrijos y en el material móvil que en dicha fecha aun no se había puesto en circulación.

En la cuenta de Pérdidas y Ganancias figuran los mismos conceptos que en el año anterior. En el Capítulo de Gastos se ve que los de Explotación, propiamente dichos, exceden en 431.459,49 Pesetas, según antes se dijo. Los de Socorros de Empleados y Obreros de la Compañía, Contribuciones y Varios, aumentan en 347.753 Pesetas con 96 céntimos, debidas no sólo a las mejoras al personal antes mencionadas, sino a los aumentos en la contribución a causa del incremento del beneficio obtenido en el año 1930 y que, como se sabe, se liquida en el siguiente. Por último, se ha intensificado en el actual ejercicio la amortización anual de obligaciones, que pasa de 160.000 Pesetas a 266.000 Pesetas, por comenzar en él la amortización de nuestra III y última Serie C de obligaciones. De todo ello, resulta en la referida cuenta de Pérdidas y Ganancias, que el dividendo que corres-

ponde a cada acción, es medio por ciento inferior al que correspondió en el ejercicio de 1930. Como medida de prudencia, y en previsión de futuras contingencias, se deja un remanente a Cuenta nueva de alguna importancia.

NUEVA LINEA DE TORRIJOS

La Junta General ordinaria de Accionistas, celebrada el día 17 de Marzo de 1931, autorizó al Consejo de Administración a que procediese a ejecutar las obras de la línea Goya a Diego de León por Torrijos, en el momento y en las condiciones que estimase más convenientes.

Con fecha 8 de Abril de 1931 fueron aprobados los planos de replanteo de la misma, y en el transcurso de los meses de Mayo y Junio se ultimaron cuantos datos y autorizaciones eran precisos para dar comienzo a las obras.

El Consejo opinó unánimemente que, ante las circunstancias en que se encontraba nuestro país, al comienzo del verano, era deber de todos los españoles contribuir, en la medida de sus fuerzas al mantenimiento del crédito nacional, evitando la paralización del trabajo; y como afortunadamente se esperaba que la línea de Torrijos había de ser reproductiva, el Consejo acordó su inmediata construcción.

A este fin, abrió un concurso para la ejecución por contrata de la infraestructura y supraestructura de su galería, estaciones y accesos y obras anejas de reposición de servicios, remitiendo al efecto los oportunos datos a cinco entidades constructoras especializadas en esta clase de obras.

La adjudicación fué hecha a la Empresa Constructora Agronan, cuyos elementos directivos habían ya ejecutado nuestras dos últimas líneas Cuatro Caminos-Tetuán y Quevedo-Cuatro Caminos. A pesar del alza importante que la mano de obra en esta clase de trabajos había tenido, desde los años 1928 y 1929 en que aquellas líneas se construyeron, hasta el día, los precios unitarios del nuevo contrato fueron sensiblemente los mismos que en aquellas fechas, y este favorable resultado se consiguió merced a los perfeccionamientos introducidos en los sistemas de

construcción y a la práctica adquirida en los trabajos anteriores.

En este contrato con la Empresa Constructora citada, se estableció una cláusula, semejante a la que suele fijar el Estado en obras análogas, en virtud de la cual la Compañía podía interrumpir los trabajos, previas las indemnizaciones que en él se establecieron, de modo que la liquidación total por todos conceptos no pudiese exceder, en ningún caso, de un millón de pesetas.

El Consejo, que tan amplio voto de confianza había recibido de la Junta General ordinaria de Accionistas del 17 de Marzo de 1931, para la ejecución de la nueva línea, entendió que, dadas las circunstancias financieras del momento, debía obtener una nueva ratificación de poderes, convocando al efecto a una Junta General extraordinaria de Accionistas, que dado lo avanzado de la estación, juzgó prudente no convocar antes del mes de Octubre.

Y como, por otra parte, era urgente el comienzo de las obras en verano, para que estuviesen en plena actividad para el otoño, época en que la crisis obrera se agudizaría, el Consejo estimó era una medida prudente el que figurase en el contrato con la Empresa Constructora aquella cláusula suspensiva. Ello permitía realizar este plan en los plazos señalados, dejando, sin embargo, a la futura Junta General extraordinaria su plena soberanía para decidir si se realizaban o no urgentemente las obras, y caso afirmativo, fijar la manera de allegar los oportunos recursos.

JUNTA GENERAL EXTRAORDINARIA

Convocada al efecto para el día 15 de Octubre de 1931, no pudo celebrarse por no acudir el número de acciones presentes o representadas que el Código de Comercio exige, y en su consecuencia, se citó a segunda convocatoria para el día 10 de Noviembre.

En ella, el Consejo expuso los móviles que le habían impulsado a emprender la construcción de la línea de Torrijos, en momentos tan difíciles para la economía, por entender que las empresas que del público viven,

deben ganar su simpatía y confianza, estimulando las obras que por dar ocupación a crecido número de obreros, contribuyen a que la vida nacional vuelva a su ritmo normal de actividad, de trabajo, base de la paz social.

Grato es para el Consejo recordar ahora la unanimidad absoluta con que la Junta General acordó continuar con toda urgencia las obras emprendidas, y ampliar el capital social en 12.000.000 de pesetas, emitiendo al efecto 24.000 nuevas acciones a la par. Con esta ampliación, el capital actual de 46.000.000 de pesetas se eleva a 58.000.000 de pesetas.

El importe de esta emisión se dedicará a atender: 1.º A los gastos totales de la construcción de la nueva línea de Torrijos, hasta su puesta en explotación. 2.º A los gastos originados por la compra de los tres lotes de 14 nuevos coches cada uno, o sea en total 42 coches, que se contrataron en los años de 1929, 1930 y 1931, respectivamente, según consta en las Memorias correspondientes a estos ejercicios. Y 3.º A la construcción de la galería de cables subterráneos de la Subestación de Quevedo, de que se dió cuenta en la Memoria del ejercicio 1930, y a la de una galería semejante que se va a construir en la Subestación de Salamanca, con idéntica finalidad.

AMPLIACION DE CAPITAL

De conformidad con los acuerdos de la Junta General extraordinaria de 10 de Noviembre de 1931, se anunció la emisión de las 24.000 nuevas acciones en los días 25, 26 y 27 de dicho mes, dando derecho de preferencia a los accionistas y cedulistas de concesión en proporción de una acción nueva por cada cuatro acciones o cuatro décimas de cédula de concesión que poseyeran. Al mismo tiempo se les autorizó también a suscribir un número de títulos superior a aquel que les correspondía por virtud de su derecho de preferencia, atendiéndose a estas suscripciones con los títulos que no hubiesen sido absorbidos en el ejercicio de su derecho, y procediéndose, en su caso, con estas últimas suscripciones, al oportuno prorrateo.

El éxito de la suscripción fué completo, pues a pesar

de la fuerte depresión que en aquellos días sufrían las cotizaciones de los valores de más sólida garantía, tanto en España como en el extranjero, se suscribieron 18.666 a título irreducible y 7.443 a título reductible; en total, 26.109. Como los disponibles eran 5.334, se realizó el prorrateo a razón de 71,66 por 100.

CAMBIO DE DENOMINACION DE LA COMPAÑIA

En la *Gaceta* del 21 de Abril de 1931 se publicó un Decreto suprimiendo para todas las Sociedades las denominaciones que expresasen o reflejasen la dependencia o subordinación respecto del régimen monárquico desaparecido.

En su consecuencia, el Consejo acordó que la nueva denominación de nuestra Compañía fuese: COMPANIA METROPOLITANO DE MADRID, y obtuvo la oportuna aprobación oficial.

Para su inscripción en el Registro Mercantil se exigió que fuese aprobada por la Junta General extraordinaria de Accionistas, y tal requisito fué cumplido en la celebrada el día 10 de Noviembre, antes mencionada, que aprobó por unanimidad esta decisión del Consejo.

CONSTRUCCION DE LA LINEA DE TORRIJOS

Esta línea, de 1.400 metros de longitud en cifras redondas, se bifurcará de la de Sol-Ventas en la actual estación de Goya, y seguirá a todo lo largo de la calle de Torrijos, hasta su terminación en el encuentro con la de Diego de León, a las puertas del barrio de la Guindalera. Tendrá tres estaciones: Goya, Lista y Diego de León, y quedará dispuesta para, en su día, poderla prolongar a la Prosperidad.

La estación de Goya va adosada a la actual de la línea Sol-Ventas, a su mismo nivel sensiblemente, y se dispondrá la bifurcación de modo que los trenes puedan

ir directamente, sin transbordo, bien a Ventas o a Torrijos, y sin que haya cruce alguno de vías a nivel, evitándose así todo temor a accidente.

La disposición adoptada permitirá también que el día en que se construya la línea llamada de los Boulevares, puedan sus trenes continuar directamente hacia Diego de León, por Torrijos, sin transbordo y sin cruces a nivel.

Adjudicada la contrata de sus obras de tierra y fábrica a la Empresa Agroman, según antes se dijo, dieron comienzo los trabajos el 1.º de Agosto, y se están llevando con tal actividad, que se espera acortar el plazo fijado, y abrir la nueva línea al servicio público en el otoño de 1932.

AMPLIACIONES Y MEJORAS DE NUESTRAS INSTALACIONES

Durante el ejercicio de 1931 se ha ido ultimando la construcción de los 14 nuevos coches, contratados en la primavera de 1930. Para atender a los futuros incrementos de tráfico, se encargó en la primavera de 1931 un tercer lote de 14 coches, según antes indicamos, que se irán poniendo en servicio en el transcurso del año 1932. Con ellos dispondrá la Compañía de 80 automotores y 78 remolques, o sea un total de 158 coches.

Con objeto de mejorar la ventilación de las estaciones y túnel, se hizo una experiencia en la estación terminal de Vallecás, disponiendo un pozo de aireación, con su compuerta graduable y su rejilla en el pasco. Comprobada su eficacia, la Compañía ha solicitado autorización para construir pozos análogos en los puntos más convenientes de la red, con lo que mejorarán las condiciones higiénicas de nuestro Ferrocarril.

Se han instalado dos modelos de máquinas billeteras automáticas, a título de ensayo, una en la estación de Sol, y otra en la de Cuatro Caminos; estas máquinas, que tanto se han generalizado en los Metropolitanos extranjeros, han dado también aquí muy buen resultado, pues descargan la excesiva labor de las taquilleras en los momentos de grandes aglomeraciones de público, y facilitan a los viajeros la adquisición de sus billetes.

En el ejercicio de 1931 se ha puesto en servicio un nuevo vagón automotor para reparaciones de la vía y líneas eléctricas, vista la utilidad del primeramente adquirido.

En el Taller de Cuatro Caminos se ha montado un banco de pruebas, de gran utilidad para cerciorarse del buen funcionamiento de todo el material eléctrico, antes de ponerlo en servicio.

MEJORAS AL PERSONAL

En las Memorias anteriores, y muy especialmente en la última, indicábamos las mejoras que gradualmente se han ido concediendo al personal.

En la primavera del ejercicio actual, solicitaron nuevas y muy importantes mejoras, y estudiadas estas peticiones, dentro del régimen de concordia en el que siempre hemos tratado estas cuestiones con nuestro personal, se convino en concederle anualmente un permiso de doce días de vacación, con el jornal completo; una gratificación por Navidad, de un mes de sueldo, o treinta días de jornal, y en ampliar el socorro en los casos de enfermedad, además de otras ventajas de menor cuantía.

Por los datos expuestos al hablar de los resultados financieros del ejercicio, se comprende la importancia económica de estas mejoras, y el aumento que han ocasionado en los gastos de explotación; pero el Consejo estima que cuanto tienda a beneficiar moral y materialmente al personal, contribuirá a que, encontrándose éste debidamente recompensado, pondrá en su trabajo ese buen desco de acierto, de cooperación con sus Jefes, indispensable para el éxito de un servicio de tan rígida y puntual regularidad, de tan intensa labor, como el que el Metropolitano madrileño realiza.

Y la cifra de 93.897.378 viajeros transportados en un año sin una interrupción importante, sin un solo incidente desagradable, corrobora elocuentemente los favorables resultados de esta política de armonía y concordia, seguida hasta hoy por nuestra Empresa.

OTROS ASUNTOS

Se han proseguido los estudios de las líneas que incluídas en la primitiva concesión aun faltan por construir, y simultáneamente se lleva muy adelantado el proyecto de línea a los Barrios Bajos, tan necesitados hoy de una rápida comunicación con el centro. La Sección de Estudios se ocupa también de reunir los datos para preparar los proyectos de prolongación de algunas de nuestras líneas actuales, que en su día podrán servir a zonas más alejadas, aumentándose así la utilidad del Metropolitano, que es tanto mayor cuanto mayores sean las distancias a recorrer.

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; durante el fuerte estiaje del verano, y de acuerdo con dichas entidades, una parte de la energía fué producida por nuestra Central térmica de reserva del Pacífico.

Con arreglo a los Estatutos, ha correspondido cesar a los Consejeros Sres. D. Miguel Otamendi y D. Alfredo Moreno, que son reelegibles.

BALANCE DE SITUACIÓN EN

ACTIVO	PESETAS	CTS.
Primer establecimiento (Líneas en explotación)	95.398.423	21
Primer establecimiento (Líneas y material móvil en construcción).	3.254.038	15
Talleres, Cocheras y Almacenes de explotación	5.577.791	36
Talleres, Cocheras y Almacenes de construcción	2.019.184	49
Centrales de producción y distribución.	9.900.167	50
Materiales y elementos en Almacén de explotación	2.384.347	67
Materiales y elementos en Almacén de construcción.	91.161	92
Muebles, enseres y aparatos.	789.282	35
Gastos de emisión y quebranto de emisión de obligaciones.	6.047.143	31
Caja	16.244	63
Bancos y Sociedades de Crédito.	2.293.610	03
Accionistas	5.455.125	—
Fianzas	167.998	19
Dividendos a cuenta.	1.380.000	—
<i>Sumas</i>	134.774.517	81
Cuentas de orden.		
Valores nominales en depósito.	1.372.000	—
TOTAL	136.146.517	81

31 DE DICIEMBRE DE 1931

PASIVO	PESETAS	CTS.
Capital.	58.000.000	—
Obligaciones.	57.247.000	—
Obligaciones amortizadas	753.000	—
Cupones vencidos por pagar.	68.504	83
Obligaciones amortizadas por reembolsar.	102.235	32
Cuentas diversas	106.895	49
Fondo de reserva.	1.617.168	85
Fondo de reserva extraordinario.	11.260.370	33
Remanente	478.022	97
Pérdidas y ganancias.	5.141.320	02
<hr/>		
<i>Sumas</i>	134.774.517	81
Cuentas de orden.		
Valores nominales depositados.	1.372.000	—
TOTAL	136.146.517	81

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS

Ingresos de la explotación.

	<u>PESETAS</u>
Productos de la explotación.	15.769.323,84

A deducir:

	<u>PESETAS</u>	
Gastos generales de la explotación, entretenimiento y reparaciones	6.406.969,65	
Socorro a empleados y obreros de la Compañía, contribuciones y varios.	963.596,67	
Intereses de las obligaciones durante este ejercicio	2.991.437,50	
Amortización de 147 obligaciones Serie A, 190 obligaciones Serie B y 195 obligaciones Serie C.	266.000,—	<u>10.628.003,82</u>
<i>Resultado del ejercicio.</i>		5.141.320,02

5 por 100 para fondo de reserva	257.066,—	
5 por 100 para otras atenciones	257.066,—	<u>514.132,—</u>

<i>Diferencia.</i>	4.627,188,02
<i>Remanente de ejercicios anteriores.</i>	<u>478.022,97</u>

SALDO TOTAL DISPONIBLE.	<u>5.105.210,99</u>
---------------------------------	---------------------

DISTRIBUCION

	PESETAS	PESETAS
Dividendo de 3 por 100 a las 92.000 acciones en circulación, entregado a cuenta del ejercicio 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 por 100 a las referidas acciones números 1 al 92.000.	920.000,—	
A las cédulas de fundación.	460.000,—	
A las décimas de cédulas de concesión	460.000,—	4.600.000,—
SALDO QUE COMO REMANENTE PASA A CUENTA NUEVA.		505.210,99

Terminaremos sometiendo a vuestra aprobación los siguientes

ACUERDOS

- 1.º Aprobar el Balance, Memoria, Cuenta y actos del Consejo de Administración durante el año 1931.
- 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 La reelección de los Consejeros D. Miguel Otamendi y D. Alfredo Moreno.

Madrid, 14 de Marzo de 1932.

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.—Alfredo Moreno.—Agustín Crespi de Valdaura.

Vocales.