

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

# MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN  
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL  
DE ACCIONISTAS EL DÍA 13  
DE MARZO DE 1933



EJERCICIO 1932

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

---

---

# MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN  
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL  
DE ACCIONISTAS EL DÍA 13  
DE MARZO DE 1933



EJERCICIO 1932

# COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

SEÑORES ACCIONISTAS:

Con profunda satisfacción vamos a daros cuenta en esta Memoria, como en años anteriores, de los resultados obtenidos por la Compañía del Metropolitano, en el ejercicio de 1932, exponiendo ante vosotros las cuentas y actos que en el transcurso del mismo ha realizado su Consejo de Administración.

## RESULTADOS GENERALES DE LA EXPLOTACIÓN

Durante el año 1932 ha continuado creciendo el tráfico del Metropolitano, muy especialmente desde el día 17 de septiembre, en que se inauguró la nueva línea de Goya a Diego de León, a lo largo de la calle de Torrijos. La recaudación total ascendió a 16.493.543,29 pesetas, con aumento de 724.219,45 pesetas sobre la del año anterior.

Los gastos de explotación han sufrido un aumento de 538.639,46 pesetas, a causa, no solamente de la mayor longitud de la red y del mayor tráfico consiguiente, sino también de las mejoras acordadas al personal en julio de 1931, y que cargaron en el año 1932 sobre la totalidad del ejercicio.

El número de viajeros transportados ha sido de 99.876.380, con aumento de 5.979.002 viajeros en el transcurso del año, resultado favorable, digno de destacarse en una época en que la crisis mundial tan gravemente afecta a los negocios de transporte de todas clases.

En nuestro Metropolitano tan sólo bajó acentuadamente el tráfico en la barriada obrera del Puente de Valle-

cas, y se ha mantenido sensiblemente estacionario en las zonas obreras de Ventas, Tetuán y Cuatro Caminos. En cambio ha habido aumento muy sensible en la línea II, a lo largo de las calles de Alcalá, Puerta del Sol y Calle Ancha, acusándose perfectamente la preferencia que la clase media de Madrid, otorga al transporte subterráneo a medida que se va acostumbrando a sus ventajas de rapidez, regularidad y economía.

En el Balance de la Compañía, en 31 de diciembre de 1932, figura en la cuenta de Primer Establecimiento (Líneas en explotación), la nueva línea de Torrijos y el nuevo material puesto en explotación, lo que justifica el aumento que dicha cuenta ha tenido en el transcurso del año.

En la cuenta de Pérdidas y Ganancias aparece la misma clasificación que en pasados ejercicios, incluyéndose entre los gastos, en concepto de intereses de las obligaciones durante el ejercicio, las cargas fijas financieras debidas a la nueva línea de Torrijos, desde el día de su inauguración.

El dividendo que corresponde a las acciones es el mismo del año anterior, y se mantiene sensiblemente el mismo remanente, en previsión de futuras contingencias y como elemental medida de prudencia.

## NUEVA LÍNEA DE TORRIJOS

Como antes dijimos, la línea de Torrijos se abrió al servicio público el día 17 de septiembre y desde el primer momento el número de viajeros transportados en uno y otro sentido en el nuevo trozo, excedió a las cifras previstas.

El servicio de bifurcación en la estación de Goya, con trenes alternos en dirección de Ventas y Diego de León, respectivamente, que por primera vez se establecía en nuestra red, se realizó con completa normalidad, y los viajeros, guiados por los letreros luminosos, que en todas y cada una de las estaciones anunciaban previamente la dirección del primer tren a llegar, tomaban sin confusión alguna el tren que correspondía al trayecto que deseaban recorrer.

Como consecuencia de esta bifurcación, ha aumentado la frecuentación de trenes en el trozo Cuatro Caminos-Quevedo-Sol-Goya en términos tales, que a las horas de

servicio normal, el intervalo es tan sólo de unos dos minutos, mejora que ha sido muy favorablemente acogida por el público, y que creemos contribuye en gran parte al aumento de tráfico antes señalado.

En cuanto al coste de la línea, se ha conseguido terminarla y ponerla en servicio con una economía apreciable sobre la cifra presupuestada, y en un plazo menor que el señalado; y los delicados trabajos que hubo que ejecutar para construir la nueva estación de Goya y el túnel de arranque hacia Torrijos, por debajo de los grandes inmuebles de aquella zona, se ultimaron sin el menor contra-tiempo.

Conforme manifestamos en la anterior Memoria, las obras de tierra y fábrica de la galería, estaciones y sus accesos, fueron contratadas con la Empresa Constructora Agroman; la Compañía del Metropolitano, con su personal propio, ha llevado a cabo los trabajos de montaje de la vía, electrificación, señales, alumbrado, etc.

## LÍNEA DE LOS BARRIOS BAJOS

De acuerdo con la autorización que la Junta general ordinaria del pasado año dió al Consejo, para comenzar las obras de la nueva línea de los Barrios Bajos, cuando lo estimase más oportuno, se ultimó rápidamente el estudio de la misma, y con fecha de 16 de abril de 1932 solicitó la Compañía la oportuna concesión, que le fué otorgada en 13 de septiembre del mismo año.

La nueva línea, que tendrá 1.736 metros de longitud, incluídos los tramos de maniobra en uno y otro extremo, arranca de una nueva estación en la Puerta del Sol, orientada en dirección Norte-Sur, esto es, paralela a la actual de la línea Tetuán-Vallecas, y situada en su inmediata proximidad, sensiblemente a su mismo nivel. Desde la Puerta del Sol la traza va hacia el Sur, a la estación de Lavapiés, distante 942 metros, y continúa a la estación final de Embajadores, quedando ambas estaciones a muy poca profundidad y por tanto con cómodo y fácil acceso para los viajeros.

Establecida en la concesión que dentro del plazo de un año, a contar de la fecha de su publicación en la *Gaceta*,

la Compañía debía presentar los planos de replanteo a la aprobación de la Superioridad, se cumplió dicho requisito el mes de diciembre último, o sea dentro de los tres primeros meses.

En el momento de redactarse esta Memoria, contamos con obtener en breve las oportunas autorizaciones oficiales, y si, como es de esperar, las Bases de trabajo de nuestro personal de explotación, que se hallan hoy a estudio del Jurado mixto, y de las que luego hablaremos, se resuelven de un modo satisfactorio, el Consejo de Administración tiene el propósito de comenzar inmediatamente los trabajos de construcción de la nueva línea Sol-Lavapiés-Embajadores, que tanto ha de contribuir al progreso y desarrollo de los Barrios Bajos madrileños.

De cuantas líneas ha construído hasta ahora el Metropolitano, esta de los Barrios Bajos es la que, a nuestro juicio, va a modificar más profundamente los medios de transporte de una barriada, pues son tan deficientísimos hoy, por la topografía del terreno y la estrechez de las calles, que sus vecinos se ven obligados a dar grandes rodeos para llegar al centro de la población. La nueva línea, en cambio, de trazado recto y suave pendiente, les llevará en menos de tres minutos de la Glorieta de Embajadores a la Puerta del Sol, desde cuya estación y con un solo transbordo podrán, a su vez, trasladarse a cualquier punto de la red actual.

Siguiendo el criterio adoptado siempre, la nueva línea queda dispuesta para ser prolongada tanto por su extremo Norte, desde Sol hacia la Plaza del Callao, de España y Pozas, como por su extremo Sur hacia la zona industrial de las Delicias. Podrá, pues, constituir, en su día, una nueva gran línea Norte-Sur que enlace las barriadas de Argüelles y Pozas con los Barrios Bajos y la zona industrial de las Delicias, a través de la Puerta del Sol.

## AMPLIACIÓN Y MEJORAS DE NUESTRAS INSTALACIONES

En el transcurso del año 1932 han ido entrando en servicio los 14 nuevos coches encargados en la primavera de 1931; con ellos su número total en servicio se eleva

a 158, repartido en 80 coches automotores y 78 remolques.

Durante el ejercicio se ha construído una galería visible de cables desde la subestación de Salamanca a la línea n.º II, en la calle Alcalá, semejante a la construída hace dos años en la subestación de Quevedo, y con el mismo objeto de asegurar en todo momento, con las máximas garantías, el normal suministro de energía, base esencial del buen servicio del ferrocarril. Con idéntica finalidad se ha tendido un nuevo cable subterráneo a 15.000 voltios, para alimentar directamente la subestación de Pacífico, con energía de la Hidroeléctrica Española.

En la Memoria anterior dimos cuenta de nuestro propósito de mejorar las condiciones higiénicas del túnel y estaciones del Metropolitano, estableciendo pozos de aireación con sus compuertas graduables y rejillas de cierre, semejantes al instalado en la estación terminal de Vallecas; y así, durante el año 1932, hemos construído tres nuevos pozos de este tipo junto a las estaciones de Progreso, Opera y Norte, tan pronto como se obtuvieron las oportunas autorizaciones oficiales. En la estación de Sevilla, vista la dificultad de establecerlo con salida directa a la calle, por tratarse de un sitio tan céntrico, se le ha dado comunicación con nuestro acceso.

Los resultados obtenidos no han podido ser más satisfactorios, y ello nos ha animado a continuar construyendo pozos análogos en los puntos de la red en los que su instalación resulte más conveniente.

Se ha empezado a dotar a los coches de reguladores automáticos del desgaste de zapatas de los frenos, una vez demostrada con la práctica de la explotación, las ventajas que reportan en el buen funcionamiento del frenado de nuestros trenes.

Los resultados favorables conseguidos con las dos máquinas billeteras automáticas que se instalaron a título de ensayo, en el año 1931, nos han decidido a aumentar su número, y hoy día hay seis en servicio y en breve se colocarán otras siete. Su utilidad es grande, pues el público cada día las utiliza más frecuentemente, por las facilidades que brindan para adquirir los billetes, descargando al mismo tiempo a las taquilleras de la excesiva labor que sobre ellas pudiera pesar, en los momentos de fuertes aglomeraciones de viajeros.

Por último, entre otras obras de menor importancia, efectuadas durante el año, citaremos las de cerramiento de los talleres de Cuatro Caminos y Ventas; aumento de señales automáticas intermedias en la línea n.º II; establecimiento de una nueva diagonal entre las estaciones de Noviciado y Santo Domingo, etc., etc.

## PERSONAL

En las Memorias anteriores indicamos las mejoras que sucesivamente hemos ido concediendo al personal, y en la última, detallamos las otorgadas a mediados del ejercicio de 1931 y su repercusión económica por el consiguiente aumento en los gastos de explotación.

Apenas transcurrido un año, en julio de 1932, la Compañía recibió un proyecto de Bases de trabajo, redactado por su personal, en las que se solicitaban nuevos aumentos de salarios y concesiones de tal importancia que era imposible su aceptación.

Puestas a discusión en el Jurado mixto, la Compañía ha expuesto en él los datos que justifican hasta la evidencia la imposibilidad de acceder a dichas Bases en su totalidad, pero ha presentado soluciones que, previo sacrificio económico por su parte, aumentan los actuales jornales, especialmente los de inferior categoría.

En los días a que esta Memoria alcanza, continúa la discusión de las mencionadas Bases de Trabajo en el Jurado mixto, y la Compañía confía en que la solución que en definitiva se dicte, estará inspirada en la justicia, de tal modo que de una parte dé satisfacción a los obreros, otorgándoles los aumentos que se estimen atendibles, y de otra, permita, por los resultados económicos de la explotación, los futuros desarrollos de la red metropolitana, que tan eficazmente ha de contribuir al engrandecimiento y progreso de Madrid.

La convivencia de tantos años con nuestros agentes y la perfecta armonía en que nuestra Compañía, desde su creación, ha resuelto todos los asuntos con su personal, permiten esperar que una vez más se llegará a una solución de concordia.



## OTROS ASUNTOS

El suministro de energía eléctrica se ha realizado, como en años anteriores, con la acostumbrada normalidad por las tres entidades productoras: Unión Eléctrica, Hidráulica Santillana e Hidroeléctrica Española.

Con arreglo a los Estatutos, ha correspondido cesar a los Consejeros Sres. D. Enrique Ocharan y D. Carlos Mendoza, que son reelegibles.

\* \* \*

En el momento de terminar la redacción de esta Memoria, el Consejo se encuentra dolorosamente sorprendido por la muerte del Vicepresidente, D. Carlos Eizaguirre, que tan relevantes servicios prestó a la Compañía desde su creación. Ingeniero eminente, prestigioso financiero, impulsor de grandes Empresas industriales en nuestro país, modelo ejemplar de caballeros, querido y respetado por cuantos se honraron con su trato, su muerte nos causa la dolorosa pérdida del amigo entrañable y del Consejero leal y experimentado, siempre recto y acertado en sus juicios. Al cumplir este penoso deber de daros cuenta de su fallecimiento, os pedimos, por el amor que en nuestra obra del Metropolitano puso, una oración para su alma.

## BALANCE DE SITUACIÓN EN

ACTIVO	PESETAS	CTS.
Primer establecimiento (Líneas en explotación) . . . . .	103.729.921	23
Primer establecimiento (Material móvil en construcción) . . . . .	1.397,029	—
Talleres, Cocheras y Almacenes de explotación . . . . .	5.673.418	37
Talleres, Cocheras y Almacenes de construcción . . . . .	2.021.309	49
Centrales de producción y distribución.	10.020.167	85
Materiales y elementos en Almacén de explotación . . . . .	2.632.599	62
Materiales y elementos en Almacén de construcción . . . . .	83.661	92
Muebles, ensères y aparatos . . . . .	840.884	81
Gastos de emisión y quebranto de emisión de obligaciones . . . . .	6.110.762	01
Caja . . . . .	26.106	50
Bancos y Sociedades de Crédito . . . . .	2.171.733	64
Accionistas . . . . .	25.750	—
Fianzas . . . . .	236.361	29
Dividendos a cuenta . . . . .	1.380.000	—
<i>Sumas</i> . . . . .	136.349.705	73
<b>Cuentas de orden:</b>		
Valores nominales en depósito . . . . .	1.218.500	—
<b>TOTAL</b> . . . . .	137.568.205	73

## 31 DE DICIEMBRE DE 1932

PASIVO	PESETAS	CTS.
Capital.....	58.000.000	—
Obligaciones.....	56.966.500	—
Obligaciones amortizadas.....	1.033.500	—
Cupones vencidos por pagar.....	71.329	39
Obligaciones amortizadas por reembolsar.....	113.602	72
Cuentas diversas.....	1.407.665	89
Fondo de reserva.....	1.874.234	85
Fondo de reserva extraordinario.....	11.260.370	33
Remanente.....	505.210	99
Pérdidas y ganancias.....	5.117.291	56
<i>Sumas.....</i>	136.349.705	73
<b>Cuentas de orden:</b>		
Valores nominales depositados.....	1.218.500	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>137.568.205</b>	<b>73</b>

## CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

### Ingresos de la explotación.

	PESETAS
Productos de la explotación .....	16.493.543,29

### *A deducir:*

	PESETAS	
Gastos generales de la explotación, entretenimiento y reparaciones .....	6.945.609,11	
Socorro a empleados y obreros de la Compañía, contribuciones y varios .....	969.129,97	
Intereses de obligaciones durante este ejercicio .....	3.181.012,65	
Amortización de 157 obligaciones, Serie A; 199 obligaciones, Serie B, y 205 obligaciones, Serie C .....	280.500,—	11.376.251,73
<i>Resultado del ejercicio</i> .....		5.117.291,56
5 por 100 para fondo de reserva	255.864,58	
5 por 100 para otras atenciones	255.864,58	511.729,16
<i>Diferencia</i> .....		4.605.562,40
<i>Remanente de ejercicios anteriores.</i>		505.210,99
<b>SALDO TOTAL DISPONIBLE</b> ....		<b>5.110.773,39</b>

## DISTRIBUCIÓN

	PESETAS	PESETAS
Dividendo del 3 por 100 a las 92.000 acciones en circulación entregado a cuenta del ejercicio último .....	1.380.000,—	
Dividendo de 3 por 100 para completar el 6 por 100 ....	1.380.000,—	
Dividendo suplementario de 2 por 100 a las referidas acciones núms. 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....		510.773,39

Terminaremos sometiendo a vuestra aprobación los siguientes

### ACUERDOS

- 1.º Aprobar el Balance, Memoria, Cuenta y actos del Consejo de Administración durante el año 1932.
- 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 Reelección de los Consejeros D. Enrique Ocharan y D. Carlos Mendoza.

Madrid, 13 de marzo de 1932.

*Enrique Ocharan,*

Presidente del Consejo de Administración.

*Carlos Mendoza,*

Vicepresidente.

*Miguel Otamendi,*

Director-Gerente.

*Antonio González Echarte.—Venancio Echeverría.—Tomás Urquijo.—Dámaso Escauriaza.—Alfredo Moreno.—Agustín Crespi de Valldaura.*

Vocales.