

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL
DE ACCIONISTAS EL DÍA 24
DE MARZO DE 1941



EJERCICIO 1940

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL
DE ACCIONISTAS EL DÍA 24
DE MARZO DE 1941



EJERCICIO 1940

SEÑORES ACCIONISTAS:

Una vez más nos presentamos ante vosotros para cumplir nuestra grata obligación anual de daros cuenta de los resultados del último Ejercicio, y de nuestros proyectos para el porvenir.

RESULTADOS GENERALES DE LA EXPLOTACION DEL EJERCICIO 1940

Normalizada la marcha del Metropolitano en el cuarto trimestre del año 1939, según os manifestamos en la última Memoria, ha continuado el incremento de tráfico, en proporciones realmente extraordinarias. Dos son las causas que más han contribuido a ello: la escasez de los restantes medios de transporte urbanos, agravada por las restricciones de la gasolina, y el aumento de población de Madrid, a medida que se va restableciendo la normalidad y reparando los destrozos sufridos durante la dominación marxista.

La prueba más elocuente la da la cifra de ingresos totales obtenidos durante el año 1940, que ha sido de 31.648.784,41 pesetas, con un aumento de 27,4 % sobre los del Ejercicio anterior.

Como dato curioso, indicaremos que el día de máxima recaudación fué el 23 de diciembre, en la que se llegó a 130.201,70 pesetas, y se transportaron 739.638 viajeros.

Fácilmente se comprende que tan brillantes resultados han exigido una fuerte intensificación del servicio; y, en efecto, se ha puesto a disposición del público un número

de coches-kilómetros, que es 41,1 % más elevado que el correspondiente al año anterior; de modo que el incremento de servicio ha sido, en proporción, superior al de viajeros; o, dicho en otros términos, les hemos atendido con mayor amplitud, aunque todavía no de un modo completamente satisfactorio.

Consecuencia de lo expuesto es el aumento de gastos que se refleja en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, nacido no sólo del aumento de personal que aquel intenso tráfico ha requerido, sino muy principalmente por las mejoras otorgadas al personal, y que luego detallaremos; a estos sumandos hay que añadir otros debidos a la activísima labor realizada en Talleres y Centrales para la reparación del material móvil, maquinaria, baterías de acumuladores, etc., tan descuidada en la época roja; al encarecimiento de los materiales que tanto estas reparaciones como la explotación en general exigen, y al incremento del consumo de energía a consecuencia del mayor tráfico, con lo que queda perfectamente justificado el mencionado aumento de gastos.

Motivo constante de preocupación ha sido para el Consejo el de procurar obtener nuevos coches, para intensificar aún más el servicio, pues hay momentos en que es tal la aglomeración de viajeros, que supera a la capacidad del material móvil disponible, y nos vemos obligados a cerrar las taquillas de venta de billetes. En este sentido, no hemos escatimado esfuerzo alguno, y tenemos encargados a la Industria Nacional 16 parejas de coche motor y coche remolque, para aumentar la actual dotación.

La labor educativa del público, iniciada el año anterior, para encauzar la circulación de los viajeros en los vestíbulos, estaciones y coches, ha proseguido en el Ejercicio actual, procurando que las reglas dictadas sean claras y concisas, recurriendo a los avisos impresos, altavoces, etcétera, y los resultados han sido muy satisfactorios, como lo demuestra el hecho de que durante el año se han transportado 180.939.688 viajeros; es decir, unas ocho veces la población total de España, sin que, gracias a Dios, haya habido que lamentar ningún accidente grave.

Brevemente justificaremos las variaciones que se observan en el Balance:

En el Activo, el pequeño aumento del «Primer Establecimiento (Líneas en explotación)», es debido a que se han abonado algunas facturas pendientes de la instalación de señales de la Línea de Embajadores, se han colocado nuevos pórticos de acceso, etc.; y el que se observa en la cuenta «Primer Establecimiento (Líneas en construcción)», obedece a que figura ya en ella la obra ejecutada en la línea de Argüelles.

La cuenta «Inmuebles y Terrenos ajenos a la explotación», aparece en sustitución de la de «Talleres, Cocheras y Almacenes de Construcción», y por idéntico saldo, habiéndonos limitado a cambiarla de nombre, para mayor claridad del concepto a que dicha cuenta responde.

En «Centrales de Producción y Distribución», el aumento es debido principalmente a que se ha abonado parte del nuevo grupo mutador que se instalará en la Central de Quevedo, para incrementar la potencia de ésta.

El saldo de la cuenta de «Materiales y Elementos en Almacenes de Explotación» refleja el acopio hecho para atender a la línea de Argüelles y a las necesidades de la red actual; y las bajas en «Muebles, Enseres y Aparatos» y en «Gastos de Emisión», responden a los saneamientos hechos en las mismas.

La nueva cuenta «Inversiones en Valores», como su nombre indica, ha nacido por la conveniencia de obtener un interés al dinero que obra en nuestro poder, mientras no se invierta en obras.

Las cuentas del Pasivo han sufrido las variaciones inherentes a las amortizaciones efectuadas en las Obligaciones, al aumento del Fondo de Reserva como precepto estatutario y a la cuantía del Remanente acordada en el Ejercicio anterior, siendo de tal claridad estos conceptos, que nos ahorran toda explicación.

Por último, las «Diversas Cuentas Bloqueadas», que aparecen en el Activo y en el Pasivo, continúan desempeñando el papel provisional que explicamos y justificamos

en el Balance del año anterior, hasta tanto que una resolución gubernativa deje definitivamente resuelto este asunto.

AMPLIACIONES Y MEJORAS DE NUESTRAS INSTALACIONES

Según indicamos antes, en el transcurso del Ejercicio hemos encargado la construcción de 16 parejas de coche motor y coche remolque, y hemos continuado la labor de alargar los antiguos vehículos, de 11,75 metros de longitud, a 14,30 metros, con un aumento de capacidad de 25 %. Además de los 64 motores de tracción que el nuevo material móvil requiere, se ha hecho el pedido de otros 36 más, para disponer de elementos de reserva que, al facilitar el recambio de los averiados en servicio, permita una mejor utilización del material, al disminuir el tiempo de su paralización en Talleres.

Se han continuado reforzando nuestras Centrales y cables de alimentación y enlace, bastando citar como mejoras importantes a estos efectos, el pedido de un grupo mutador de 3.000 kw., para la Central de Quevedo; la reparación de las baterías de acumuladores de las tres Centrales y ampliación en un 60 % de capacidad de la de Salamanca; el nuevo cable trifásico de alta tensión que establecerá un nuevo enlace entre Centrales, etc.

De acuerdo con el plan de mejoras en las Estaciones, iniciado hace años, se ha reformado en el actual el asiento de vía en las Estaciones de Menéndez Pelayo y José Antonio (antes Gran Vía), efectuándolo sobre hormigón, y se ha renovado la decoración en esta última y en la de Lista.

Dada la conveniencia de aumentar los depósitos de materiales de repuesto que la explotación exige, así como la de acopiar con la debida anticipación los necesarios para la construcción de las nuevas líneas, se ha ampliado el edificio de Almacenes de Cuatro Caminos.

Por último, hemos empezado la construcción de nuestro edificio social en los terrenos que poseemos en los Talleres

de Cuatro Caminos, con fachada principal a la Avenida Reina Victoria, cuyas ventajas ya os indicamos en nuestra Memoria anterior, al daros cuenta de esta decisión.

El simple relato de estas ampliaciones y mejoras encargadas en su casi totalidad a la Industria Nacional, pues sólo se ha recurrido a la extranjera en aquellos contados casos en que no se construyen todavía en nuestra Patria, basta para comprender las dificultades que ha habido que vencer para realizarlas. Es de justicia consignar, y lo hacemos con suma complacencia, que en esta ardua tarea hemos encontrado un eficaz apoyo en los Centros oficiales, que percatados de la importancia trascendental del Metropolitano en la vida madrileña, nos están ayudando en las gestiones encaminadas a ampliar nuestra red y a intensificar el servicio en la actual.

NUEVA LINEA DE ARGÜELLES

Las dificultades que acabamos de enunciar se presentaron también al tratar de adquirir los materiales necesarios para la ejecución de la línea de Argüelles, dificultades que se agravaron considerablemente con la restricción de la gasolina, ya que son precisos un gran número de camiones para la extracción de tierras, acopios, etc.

La labor de adquirir los carriles, traviesas, hilos de trabajo, cables, etc., iniciada con extraordinaria anticipación, aunque está hoy muy avanzada, no ha podido aún ser totalmente ultimada, a pesar de la buena disposición con que nuestras peticiones son atendidas. Ello es debido a las restricciones oficiales que rigen la distribución de estos materiales en el mercado nacional.

Hemos comenzado ya el tendido de la vía y su electrificación; y si bien en las presentes circunstancias, tan difícil es hacer profecías, confiamos en que, si se nos entregan rápidamente, como esperamos, los pocos elementos que nos faltan por adquirir, cumpliremos el ofrecimiento hecho de que la línea de Argüelles se abriría al servicio público en la primavera actual.

MEJORAS AL PERSONAL

Fácilmente se comprende que los resultados consignados en esta Memoria hubieran sido imposibles de alcanzar sin una activa y eficaz cooperación de todo el personal de la Compañía, ya que se trataba no sólo de recuperar los tres años perdidos durante la guerra y el período anárquico que la precedió, en los que se descuidó totalmente la conservación y reparación de las instalaciones y material móvil de la Empresa, y se destrozaron muchos de sus elementos vitales, sino que se trataba también de intensificar enormemente el servicio para atender a las demandas crecientes del público.

El Consejo juzgó, pues, de estricta justicia, el corresponder a esta conducta tan loable del personal, no sólo felicitándole oficialmente, sino mejorando sus condiciones de vida y preocupándose de su porvenir. Como, por otra parte, hemos juzgado equivocado el que cada Empresa establezca aisladamente, sin conexión con las entidades similares, nuevos jornales que rompan la armonía que debe existir en cada localidad entre los salarios de análogas profesiones, creyendo sinceramente que estas revisiones de jornales y condiciones de trabajo deben hacerse con una visión de conjunto, dentro de las normas generales que el Gobierno fije atendiendo a la Economía general de la Nación, adoptamos el criterio de no modificar los jornales existentes, otorgando, en cambio, gratificaciones y otras mejoras que, en resumen, han sido las siguientes:

1.º En el transcurso del año, se ha dado a todo el personal de plantilla cuatro gratificaciones extraordinarias, la última coincidiendo con las fiestas de Navidad. La cuantía de cada una fué de 30 jornales, o de un mes de sueldo, si éste no era superior a 12.000 pesetas anuales; y de 1.000 pesetas, si lo era.

2.º Establecido el Subsidio Familiar por el Gobierno, se ha mejorado su cuantía, suplementándola en una cantidad que, en cifras redondas, es el triple de la fijada por la Ley; de modo que, en total, nuestros Agentes cobran

por este concepto un subsidio que es el cuádruplo del consignado oficialmente.

3.º A partir de 1.º de enero de 1941 se ha creado la Caja de Previsión, para establecer las jubilaciones, pensiones de invalidez, de viudedad, orfandad, etc., de funcionamiento autónomo, a la que aportarán los Agentes el 4 % de su jornal, y la Compañía, un tanto por ciento del importe de la nómina de las plantillas de su personal, igual al que, como dividendo, perciban los Accionistas; pero que en ningún caso será inferior al 10 %. La Compañía reconoce, a los efectos de antigüedad, todos los años servidos ya en la Empresa, a pesar de que comienza en 1.º de enero de 1941, como dijimos, el funcionamiento de la Caja, y ha entregado a ésta el importe del 10 % de la nómina anual del año 1940, que figura, por tanto, como gasto en la cuenta de Pérdidas y Ganancias de la presente Memoria.

Estamos tan seguros de que daréis vuestra conformidad a estas mejoras al personal, que no insistimos en justificarlas. Nos basta añadir que el Consejo, que es quien ostenta vuestra representación, recibió directamente de los Agentes de los Servicios todos de la Empresa, muestras de su agradecimiento por las mejoras concedidas, especialmente por aquellas que a su porvenir afectan; y en el día de hoy, al reunirnos en Junta General, os las trasladamos con la natural satisfacción.

Decisión firme del Consejo es la de perseverar en esta política de hermandad con el personal, fomentando los actos que tiendan a exaltarla, como los celebrados en nuestros Talleres con motivo de la Fiesta del 18 de Julio, los de reparto de juguetes y máquinas de coser el día de Reyes, los deportes, las manifestaciones culturales, etc., etc.

LINEA DE BULEVARES

En la Memoria del año anterior os indicamos que tan pronto como se terminase la construcción de la línea de Argüelles, era propósito del Consejo el emprender la de la línea de Bulevares, cuya concesión nos fué ya otorgada,

y es la última que nos queda por realizar de la primitiva red, teniendo, por tanto, obligación de ejecutarla.

Las dificultades de falta de materiales y de medios de transporte con que se ha tropezado en las obras de la línea de Argüelles, que ya antes mencionamos, y las incertidumbres en los precios de aquéllos, eran causas que impedían al Consejo el poder tomar una decisión concreta; pero en el mes de diciembre último, la Empresa Constructora Agroman, que está llevando a cabo los trabajos de la línea de Argüelles, nos hizo una propuesta que, en esencia, es la siguiente: se obliga a ejecutar el total de la obra de los Bulevares, a los mismos precios que abonamos hoy en la línea de Argüelles, cualquiera que sea la variación futura del coste de los materiales, a cuyo efecto hará desde el primer momento los acopios oportunos, estableciéndose, además, la misma escala de revisión de precios que actualmente rige, en caso de variación de jornales, y fijando plazos de ejecución semejantes a los de las otras líneas. Manifestó al mismo tiempo que para poder sostener esta propuesta, que le exigía adquirir compromisos con los suministradores de materiales, precisaba una rápida contestación.

El Consejo, que siempre ha sostenido el criterio de que en épocas normales deben abrirse concursos para la ejecución de obras de tan gran importancia como la que nos ocupa, ha estimado, sin embargo, que en el caso presente debía procederse a una adjudicación directa a la Empresa Agroman, en atención a que mantiene los mismos precios que en la línea actual, que ya fueron en su día motivo de un concurso y de unos reajustes de precios perfectamente justificados; en atención también a la fijeza de coste que *a priori* ofrece; de que dispone de medios auxiliares y de materiales para imprimir un ritmo acelerado a las obras, y de que su conducta en todas las que hasta la fecha ha realizado al Metropolitano, ha sido completamente satisfactoria.

Pero al tomar este acuerdo, unánimemente, el Consejo, lo hizo con la salvedad de que sólo diesen comienzo las obras previas de reposición de servicios, y hasta un máxi-

mo de 500.000 pesetas, para que sea la Junta General de Accionistas, en el día de hoy, la que ratifique, con su máxima autoridad, si lo estima oportuno, esta adjudicación directa de la contrata a la Empresa Agroman, en las condiciones expuestas, a cuyo efecto sometemos a vuestra aprobación el oportuno acuerdo.

AMPLIACION DE CAPITAL

Para llevar a cabo la ejecución de la línea de los Bulevares, precisa ser aumentado nuestro actual capital. Como al mismo tiempo se ve la necesidad de ir ampliando los elementos de la red actual para atender a las incesantes demandas de tráfico, reforzando sus instalaciones, material móvil, Talleres, etc., y se está procediendo a la construcción del nuevo edificio social, según antes indicamos, el Consejo ha estimado que debe procederse a una ampliación de capital, que la ha fijado en 45.000.000 de pesetas.

De acuerdo con los preceptos estatutarios, ha convocado a una Junta General Extraordinaria, que se celebrará en el día de hoy, inmediatamente después de esta ordinaria, para obtener la oportuna autorización, en las condiciones que la misma fije.

* * *

El Consejo cumple el triste deber de daros cuenta de la muerte del Consejero D. José Antonio Gáldiz, cuya actuación tan beneficiosa fué para la Compañía; al comunicaros tan sensible pérdida, os pedimos una oración para su alma.

En la vacante producida os proponemos el nombramiento de D. Pedro Galíndez Vallejo, cuyas dotes de laboriosidad y competencia nos aseguran que su cooperación será muy valiosa.

De acuerdo con los Estatutos, y según el orden establecido, corresponde cesar a los Consejeros D. José Antonio Gáldiz y D. Carlos Mendoza; y os proponemos en los acuerdos la confirmación del nombramiento de D. Pedro Galíndez Vallejo, que ocupará la vacante de aquél, y la reelección de D. Carlos Mendoza.

BALANCE DE SITUACIÓN

ACTIVO	PESETAS	CTS.
Primer establecimiento (Líneas en explotación)	122.846.237	67
Primer establecimiento (Líneas en construcción)	11.942.776	02
Talleres, Cocheras y Almacenes de explotación.	7.272.373	01
Inmuebles y terrenos ajenos a explotación.	2.064.151	82
Centrales de producción y distribución.	11.173.807	79
Materiales y elementos en almacén de explotación.	4.565.006	86
Materiales y elementos en almacén de construcción.	60.309	80
Muebles, enseres y aparatos.	1.050.256	88
Gastos de emisión y quebranto de emisión de obligaciones (títulos en circulación)	5.885.275	67
Caja.	22.102	57
Bancos y Sociedades de Crédito.	5.310.187	23
Inversiones en valores.	7.000.000	—
Fianzas.	283.039	45
Acciones.	142.000	—
Dividendos a cuenta.	2.190.000	—
Diversas cuentas bloqueadas.	11.327.784	82
<i>Suma.</i>	193.135.309	59
Cuentas de orden:		
Valores nominales en depósito.	8.728.500	—
TOTAL.	201.863.809	59

EN 31 DE DICIEMBRE DE 1940

PASIVO	PESETAS	CTS.
Capital.	88.000.000	—
Obligaciones.	54.094.000	—
Obligaciones amortizadas.	3.906.000	—
Fondo de reserva.	3.333.695	15
Fondo de reserva extraordinario.	11.260.370	33
Cupones vencidos por pagar.	754.161	23
Obligaciones amortizadas por reembolsar.	201.555	84
Cuentas diversas.	4.277.783	10
Remanente.	1.105.496	48
Pérdidas y ganancias.	9.713.484	60
Diversas cuentas bloqueadas.	16.488.762	86
<i>Sumas.</i>	193.135.309	59
Cuentas de orden:		
Valores nominales depositados.	8.728.500	—
TOTAL.	201.863.809	59

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS

Ingresos de la Explotación.

	PESETAS
Productos de la explotación.	31.648.784,41

A deducir:

	PESETAS		PESETAS
Gastos generales de la explotación, entretenimiento y reparaciones.	12.983.138,29		
Socorro a empleados y obreros de la Compañía, contribuciones y varios. . . .	5.688.756,52		
Intereses de obligaciones durante este Ejercicio. . . .	2.833.905,—		
Amortización de 249 Obligaciones Serie A; 294 Obligaciones Serie B y 316 Obligaciones Serie C. . . .	429.500,—	21.935.299,81	
<i>Resultado del Ejercicio.</i>			9.713.484,60
5 por 100 para fondo de reserva.	485.674,23		
5 por 100 para otras atenciones.	485.674,23	971.348,46	
<i>Diferencia.</i>			8.742.136,14
<i>Remanente de ejercicios anteriores.</i>			1.105.496,48
SALDO TOTAL DISPONIBLE.			9.847.632,62

DISTRIBUCION

	<u>PESETAS</u>	<u>PESETAS</u>
SALDO TOTAL DISPONIBLE. .		9.847.632,62
Dividendo de 3 por 100 de las 146.000 acciones números 1 al 146.000, entregado a cuenta del Ejercicio último.	2.190.000,—	
Dividendo de 3 por 100 para completar el 6 por 100 . .	2.190.000,—	
Dividendo suplementario de 2,772 por 100 a las referidas acciones 1 al 146.000.	2.023.560,—	
A las cédulas de fundación.	1.011.780,—	
A las décimas de cédulas de concesión.	1.011.780,—	8.427.120,—
	<hr/>	<hr/>
SALDO QUE COMO REMANENTE PASA A CUENTA NUEVA.		<u>1.420.512,62</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 1940, confirmando la adjudicación directa de las obras de la línea de los Bulevares, en la forma que en esta Memoria se indica.

2.º Aprobar la distribución de beneficios que se propone, autorizando al Consejo para fijar la fecha en que hayan de pagarse los dividendos correspondientes.

3.º Confirmar en su cargo de Consejero al Sr. D. Pedro Galíndez Vallejo, y reelegir al Consejero Sr. D. Carlos Mendoza.

Madrid, 24 de marzo de 1941.

Carlos Mendoza

Presidente del Consejo de Administración.

Antonio González Echarte *Venancio Echeverría*

Vicepresidentes.

Miguel Otamendi

Director-Gerente.

Dámaso Escauriaza. - Conde de Orgaz. - Carlos Eizaguirre.

Juan Antonio Bravo. - José Luis de Anchustegui.

Pedro Galíndez.

Vocales.