

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

---

# MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACION  
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL  
DE ACCIONISTAS EL DIA 24  
DE MARZO DE 1942

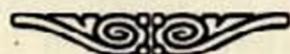


EJERCICIO 1941

# MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACION  
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL  
DE ACCIONISTAS EL DIA 24  
DE MARZO DE 1942

## RESULTADOS GENERALES DE LA EXPLOTACION



La nota culminante de la explotación del Ferrocarril Metropolitano de Madrid en el año 1941, es el intenso tráfico realizado, que ha sido de 16.548.950 coches-kilómetros. Desde el día de la Liberación de Madrid, esta cifra ha ido en constante aumento, y ha llegado así ahora a ser un 33 <sup>2</sup>/<sub>7</sub> mayor que la de 1935, último año normal antes del Glorioso Alzamiento. No creemos que haya otro ferrocarril español que pueda presentar tan fuerte incremento en su circulación.

Gracias a ello, durante el Ejercicio de 1941 se han transportado 220.193.364 viajeros, con un aumento de 21,8 <sup>2</sup>/<sub>7</sub> sobre el anterior; y los productos totales de la explotación, según figuran en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, han sido de 38.601.127,62 pesetas. Conviene recordar, a los efectos de estos datos comparativos, que el día 16 de julio último se abrió al servicio público la nueva línea Sol-Argüelles.

Como dato curioso, el día 16 de julio último se abrió al servicio público la nueva línea Sol-Argüelles, que el día de máxi-

## COMPANÍA METROPOLITANO DE MADRID

---

### SEÑORES ACCIONISTAS:

En cumplimiento del precepto estatutario, nos presentamos ante vosotros para rendiros cuenta de los resultados del Ejercicio de 1941.

### RESULTADOS GENERALES DE LA EXPLOTACION

La nota culminante de la explotación del Ferrocarril Metropolitano de Madrid en el año 1941, es el intenso tráfico realizado, que ha sido de 16.548.950 coches-kilómetros. Desde el día de la Liberación de Madrid, esta cifra ha ido en constante aumento, y ha llegado así ahora a ser un 33 % mayor que la de 1935, último año normal antes del Glorioso Alzamiento. No creemos que haya otro ferrocarril español que pueda presentar tan fuerte incremento en su circulación.

Gracias a ello, durante el Ejercicio de 1941 se han transportado 220.193.364 viajeros, con un aumento de 21,8 % sobre el anterior; y los productos totales de la explotación, según figuran en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, han sido de 38.601.127,92 pesetas. Conviene recordar, a los efectos de estos datos comparativos, que el día 16 de julio último se abrió al servicio público la nueva línea Sol-Argüelles.

Como dato curioso, consignaremos que el día de máxi-

ma circulación fué el 22 de diciembre, con 839.007 viajeros y 150.084,55 pts. de recaudación, prueba elocuente de la gran capacidad de este ferrocarril.

Nuestros esfuerzos para conseguir aumentar la dotación actual de material móvil no han dado, hasta ahora, resultados prácticos, ya que ninguna de las 16 parejas de coche motor y coche remolque encargadas a la Industria nacional, y de las que os dimos cuenta en la Memoria anterior, están todavía ultimadas; pero se hallan algunas en período tan avanzado de construcción, que confiamos en que pronto podrán prestar servicio. Mientras tanto, para salvar en lo posible esta falta, se reorganizaron los trabajos de conservación y reparación del material móvil disponible, se reforzó el personal de Talleres, modificando el horario de trabajo en los mismos, etc., y el éxito conseguido con estas medidas, en las que colaboró con todo entusiasmo el personal, queda claramente reflejado en los datos de tráfico antes mencionados.

Pero, a pesar de ello, el Consejo se da perfecta cuenta de que la circulación alcanzada es, en los momentos actuales, insuficiente para que queden bien cubiertas las necesidades del vecindario, ya que las demandas de tráfico son cada vez más apremiantes a causa del crecimiento constante de la población y de las grandes masas de viajeros que precisan ser transportadas de un lado a otro de la capital. Y como entiende que el deber primordial de toda empresa de servicio público es el atender a éste cumplidamente, no ha escatimado esfuerzo alguno en el pasado, ni lo escatimará en lo futuro, para conseguirlo; y a este efecto, además del aumento de su material móvil, base esencial del buen servicio, ha efectuado las ampliaciones y mejoras que luego se mencionarán, en las Centrales de Transformación, cables de alimentación, estaciones y vestíbulos, señales de seguridad, Talleres y Almacenes, etc.

La Cuenta de Pérdidas y Ganancias revela con toda claridad que, paralelamente al aumento grande de la recaudación, han aumentado también los gastos, no sólo por el encarecimiento de los materiales y porque la mayor inten-

sidad de tráfico exige más personal y mayores gastos de entretenimiento y de energía absorbida, sino por la importancia de las nuevas cargas fiscales sobre el consumo de la energía eléctrica de tracción y alumbrado; por la distinta modalidad de aplicación del Impuesto de Transportes, a partir del 1.º de septiembre último; por la nueva cuota sindical, etc., recargos tributarios todos ellos derivados de las disposiciones vigentes.

Pocas palabras bastarán para justificar las variaciones que se observan en el Balance.

En el Activo, el fuerte aumento del "Primer Establecimiento (Líneas en Explotación)" es debido, en su mayor parte, a que la línea Sol-Argüelles, que en el año 1940 figuraba en "Líneas en Construcción", pasó, como es lógico, a aquel capítulo, desde el momento en que entró en servicio. Por la misma razón ha bajado la cuenta de "Primer Establecimiento (Líneas en Construcción)", en la que aparece ahora lo invertido con motivo de la ejecución de la nueva línea de Bulevares y del material móvil en construcción.

Los aumentos en "Talleres, Cocheras y Almacenes de Explotación", y en "Centrales de Producción y Distribución", responden a las ampliaciones y mejoras realizadas, y que luego se mencionarán. El incremento en la cuenta de "Materiales y Elementos en Almacén de Explotación" demuestra nuestro criterio de previsión de ir adquiriendo cuantos elementos nos precisan, no sólo para la buena explotación y el probable incremento de tráfico, sino también para las futuras necesidades de la construcción, cuyos elementos quedan aquí provisionalmente en depósito.

Las cuentas del Pasivo han tenido las variaciones debidas a las amortizaciones efectuadas en las Obligaciones, al aumento estatutario del Fondo de Reserva y a la cuantía del remanente fijado en el pasado Ejercicio.

Por último, la nueva emisión de 45.000.000 de pesetas, de la que se ha desembolsado el 50 %, queda claramente acusada en el Activo y Pasivo, lo mismo que el estado de las "Diversas Cuentas Bloqueadas", después de aplicar en ellas las disposiciones que fueron dictadas por el Gobierno.

## AMPLIACIONES Y MEJORAS

En la Memoria anterior indicábamos las que se hallaban en vías de ejecución en aquella época; y en el transcurso del año actual no sólo hemos atendido a ultimarlas, sino que se han emprendido otras nuevas, de acuerdo con nuestra política general de servir debidamente al público. Desgraciadamente, las dificultades para adquirir los materiales precisos, como consecuencia de la devastación de la época marxista y de la terrible convulsión que hoy padece el mundo entero, nos han impedido cumplir totalmente nuestro programa, si bien gran parte de él quedó realizado.

En efecto: además de las 16 parejas de coche motor y coche remolque, antes mencionadas, y que esperamos ir poniéndolas en servicio en el transcurso del año actual, estamos haciendo los pedidos de otras 16 parejas análogas, para los futuros desarrollos de la red, y se continúa la labor de alargar los vehículos antiguos, de 11,75 metros de longitud a 14,30 metros, con un aumento de capacidad de 25 %, tendiendo al mismo tiempo a la unificación y simplificación del material y a la reducción de su peso muerto, con las consiguientes ventajas en los gastos de tracción y conservación.

Nos es grato consignar que en la construcción de los nuevos coches, el progreso de nuestra Industria nacional, tanto en lo referente a bogies, cajas y motores de tracción, como en los aparatos de manejo, frenado, acoplamientos, etc., ha sido tan apreciable, que son ya muy contados los elementos que no puedan ser fabricados completamente en España.

Ampliación importante, dentro de nuestro programa general, ha sido la instalación del mutador de vapor de mercurio de 3.000 kw. de potencia en la Central de Quedo, con las importantes obras que ha requerido el emplazamiento del transformador, refrigerador y ventilación.

En previsión de las futuras necesidades, vamos a adquirir otro mutador análogo, y de la misma potencia.

Se han terminado, en su casi totalidad, los trabajos de reparación y ampliación de nuestras baterías de acumuladores, de las Centrales de Quevedo, Pacífico y Salamanca, con la consiguiente mejora en el suministro de energía. La sustitución del cable aéreo entre la Central de Melancólicos, de la Sociedad Hidroeléctrica Española, y nuestra Central de Quevedo, ha contribuido también al mismo fin, y ya están en nuestros Almacenes los cables que muy en breve, tan pronto como obtengamos la oportuna autorización oficial, enlazarán nuestras tres Centrales antes mencionadas.

Especial cuidado se ha dedicado a facilitar la circulación de los viajeros dentro del recinto del Ferrocarril, y no hemos dudado en sacrificar parte de los paneles dedicados a publicidad, colocando en ellos grandes planos iluminados, en los que se indica al viajero las estaciones de su recorrido, prodigándose los planos de la red, tarifas, avisos, etc. En vista del buen resultado obtenido, también se han aumentado en las estaciones de mayor importancia los equipos de micrófono, amplificador y altavoz, por los que se dan a los viajeros útiles advertencias.

Siguiendo la labor de impermeabilizar y decorar nuevamente, en forma sencilla y alegre al mismo tiempo, las estaciones, han quedado terminados estos trabajos, durante el año, en las estaciones de José Antonio, Retiro y Sevilla, y se ha empezado en la de Tirso de Molina (antes Progreso).

Como quiera que cada vez son más numerosas las estaciones de la red que resultan insuficientes para el número de viajeros que a ellas acuden, se han estudiado las ampliaciones de vestíbulos y la creación de nuevos ingresos que resuelvan el problema de manera definitiva; pero mientras conseguimos las aprobaciones oficiales y los materiales de construcción que tales obras exigen, para ir ganando tiempo, se ha modificado la disposición de algunos de los vestíbulos y de sus taquillas y circulación, con la consiguiente mejora en la utilización de los mismos.

Atención preferente se ha dedicado a cuanto represente una mayor seguridad y regularidad en el servicio, y son de importancia las mejoras introducidas en nuestro sistema de señales, debiendo destacarse muy especialmente la instalación que acabamos de inaugurar en la Estación Sol II, que es del sistema más perfeccionado que existe, y que permite no sólo realizar con absoluta seguridad y extrema sencillez cuantas maniobras pueden ser precisas en las bifurcaciones a la Estación del Norte y al ramal de enlace con la Línea n.º 3, sino que indica en todo momento la posición de los trenes en el trozo Opera a Banco, facilitando así la mejor graduación del intervalo entre trenes.

Debido a estos perfeccionamientos, ha aumentado tan notablemente la seguridad y regularidad del servicio, que en la circulación total del año, el retraso sobre el horario teórico, ha sido de tan sólo 7,05 minutos por cada 100.000 coches-kilómetros.

Convencidos de la importancia que tiene la buena organización de los Talleres y Almacenes, para conseguir una buena explotación, se han ampliado unos y otros e instalado la calefacción general en los Talleres de Cuatro Caminos, para mejorar las condiciones del trabajo; se han prolongado las vías de cocheras, dotándolas de una nueva vía de maniobra para probar en ella los trenes antes de salir a la línea, y hemos construído un garaje en Cuatro Caminos, para los camiones, y diversos tinglados y cobertizos para nuestros Almacenes generales.

No hemos descuidado tampoco el aspecto higiénico, construyéndose pabellones para la inspección sanitaria, servicios de duchas, guardarropa y comedores.

Este índice general de las ampliaciones y mejoras realizadas unas y en vías de ejecución otras, se consigna en la Memoria para daros a conocer la gran labor efectuada y reiteraros el criterio antes expuesto, de que, consciente el Consejo del importantísimo papel que el Ferrocarril Metropolitano representa en la vida madrileña, proseguirá en su labor de intensificar el servicio al compás de las necesidades de su vecindario.

## **LINEA DE ARGÜELLES**

El día 15 de julio último se celebró la inauguración oficial de la nueva línea de Argüelles, con asistencia del Excmo. Sr. Ministro de Obras públicas, Subsecretario, Director general de Ferrocarriles, Excmo. Sr. Alcalde de Madrid y Altos Jefes de Obras públicas, Jefatura Militar de Ferrocarriles, etc., efectuándose el recorrido que comprende las estaciones de Sol-Callao-Plaza de España-Ventura Rodríguez y Argüelles, en un tren de 4 unidades, y deteniéndose en algunas estaciones para examinar la disposición de sus accesos. En la estación terminal de Argüelles fueron obsequiados los asistentes con un vino de honor, y las felicitaciones que las Autoridades allí congregadas dedicaron a la Empresa y a su personal, por la feliz terminación de estas obras, tan beneficiosas para aquella importante barriada, y que han sido realizadas en momentos tan difíciles, causaron una muy grata impresión al Consejo, como la causarán seguramente a los accionistas al conocerla.

Al día siguiente quedó abierta la línea al servicio público, según antes indicamos; y el tráfico alcanzado desde el primer momento, y su constante aumento en meses sucesivos, comprueban que el barrio de Argüelles, pese al estado de destrucción en que se hallaba, estaba necesitado de disponer de este nuevo medio de transporte, que tanto ha de contribuir a su rápida reconstrucción.

## **AMPLIACION DE CAPITAL**

En cumplimiento de la autorización concedida por la Junta General Extraordinaria de Accionistas, del día 24 de marzo de 1941, al Consejo de Administración, para am-

pliar el capital en 45.000.000 de pesetas, en el momento en que lo estimase oportuno, procedió aquél a realizar dicha ampliación, que comprende las 90.000 acciones números 176.001 a 266.000, al tipo de 500 pts., más los gastos, que se estimaron en 33 pts. por título, o sea, un total de 533 pts. por acción. Dichas acciones percibirán un interés fijo de 5 % anual, sobre las cantidades entregadas a cuenta del importe nominal de las mismas, y desde las fechas de sus respectivos desembolsos, siendo de cuenta del accionista los impuestos correspondientes. Los abonos de estos intereses se efectuarán en 1.º de enero y 1.º de julio de los años 1942 y 1943, y en 1.º de enero de 1944, a partir de cuyo día cesará el interés fijo citado y quedarán incorporadas las 90.000 acciones de esta emisión al resultado de la Explotación general de la Compañía, en el conjunto de sus líneas, del que participarán en la misma proporción que el importe global que tengan desembolsado.

De todos es conocido el éxito que tuvo la suscripción, que confirmó, una vez más, el sólido crédito de nuestra Empresa. Hasta el día 31 de diciembre, los Accionistas habían desembolsado el primero y segundo dividendo pasivo, por una suma total del 50 %, según se ve en el Balance en dicha fecha que figura en esta Memoria.

### **NUEVA LINEA DE BULEVARES**

Cumpliendo el acuerdo de la última Junta General Ordinaria, ha recibido gran impulso la construcción de la línea de Bulevares, que ha avanzado en el transcurso del año al ritmo previsto, pese a las dificultades crecientes para acopio de materiales, medios auxiliares, transporte de tierras a vertedero, etc.

Se han ultimado las reposiciones de alcantarillas y acometidas, que se hallaban dentro del área del tuturo túnel, y dieron comienzo las obras de los sifones del Canal de

Isabel II, cuyas modificaciones son precisas para la construcción de nuestro túnel, de acuerdo con los proyectos aprobados.

Diez grandes pozos de trabajo, repartidos a todo lo largo del recorrido del ferrocarril, desde Argüelles a Goya, trabajan incesantemente con dobles y triples relevos, y avanzan así a uno y otro lado, constituyendo 20 frentes de ataque. Simultáneamente se procede a las reposiciones de los cables de Empresas Eléctricas, Gas, Telefónica, etc., situadas en las zonas de los accesos y vestíbulos de las ocho estaciones, y están siendo ultimados los pedidos de material fijo y móvil, señales, cables y Centrales de transformación, para procurar inaugurar el servicio en el plazo previsto de principios del año 1944, si bien en los tiempos actuales tan difícil es el precisar plazos de ejecución en obras de esta importancia, integradas por tantos y tan variados elementos.

## OBLIGACIONES PENDIENTES DE LA EPOCA ROJA

Decretadas por el Gobierno las normas a que deben sujetarse las Empresas para el cumplimiento de los compromisos pendientes de la época roja, el Consejo estimó que, dada su situación financiera y la sólida garantía de que gozan sus títulos, había llegado el momento de resolver definitivamente este asunto. En su consecuencia, acordó que, a partir del día 2 de enero de 1942, se procediese al abono de los cupones de Obligaciones y amortización de las mismas, pendientes de aquella época, y por el valor indicado en los cupones y títulos respectivos, descontándose de ellos, como de costumbre, los impuestos correspondientes. Aprobó también el proceder, en igual fecha y en igual forma, al pago de los cupones D de las acciones números 116.001 a 146.000, pendientes, asimismo, desde la fecha de su vencimiento: 31 diciembre 1936.

## PERSONAL - ECONOMATO

Digna de gran elogio es la conducta de todo el personal de la Compañía, tanto obrero como técnico, pues solamente con un elevado espíritu de cooperación y afecto a la Empresa han podido ser alcanzados los resultados que en esta Memoria se reflejan. El Consejo ha procurado en todo momento corresponder a tan loable conducta, y las ventajas otorgadas en forma de cuatro pagas extraordinarias, mejoras en el subsidio familiar y dotaciones a la Caja de Previsión, son la mejor prueba de esta leal correspondencia y mutua ayuda y comprensión entre los que aportan su capital a la Empresa y los que, con su esfuerzo y trabajo, la hacen prosperar.

El ardor patriótico de la actual juventud española ha impulsado a 24 agentes de la Compañía a inscribirse como voluntarios en la División Azul y marchar a Rusia a luchar contra el comunismo. La Compañía acordó reservarles sus puestos y abonar a sus familiares los jornales completos durante el tiempo que permanezcan en la campaña.

Comprendiendo la importancia vital que en las circunstancias actuales tiene el facilitar alimentos al personal, hemos intensificado la labor del Economato; y si bien los resultados no han llegado a todo lo que nuestro buen deseo aspiraba, se han conseguido ventajas muy apreciables, y confiamos en ir las aumentando en lo sucesivo.

Por último, el Consejo ha fomentado la labor cultural y deportiva entre sus agentes, y las representaciones que el Cuadro Artístico ha dado en el Teatro Español, el interés despertado en los partidos del equipo de fútbol de la Compañía, etc., contribuyen a crear un ambiente de hermandad y de sana alegría, que se hizo patente en la fiesta celebrada el 18 de julio en los Talleres, en el reparto de juguetes y máquinas de coser del día de Reyes, etc.



## BALANCE DE SITUACIÓN EN

ACTIVO	PESETAS	CTS.
Primer establecimiento (Líneas en explotación) . . . . .	137.814.689	33
Primer establecimiento (Líneas en construcción) . . . . .	7.755.289	94
Talleres, Cocheras y Almacenes de explotación. . . . .	7.635.988	13
Inmuebles y terrenos ajenos a explotación. . . . .	2.064.151	82
Centrales de producción y distribución. . . . .	11.769.567	84
Materiales y elementos en almacén de explotación. . . . .	6.744.969	03
Materiales y elementos en almacén de construcción. . . . .	60.309	80
Muebles, enseres y aparatos. . . . .	1.132.397	92
Gastos de emisión y quebranto de emisión de obligaciones (títulos en circulación) . . . . .	5.662.787	75
Caja. . . . .	44.077	18
Bancos y Sociedades de Crédito. . . . .	15.789.506	44
Bancos y Sociedades de Crédito (cuenta desbloqueada indisponible) . . . . .	1.295.804	41
Inversiones en valores. . . . .	6.300.000	—
Fianzas. . . . .	304.228	27
Accionistas. . . . .	22.500.000	—
Dividendos a cuenta. . . . .	3.097.600	—
Diversas cuentas bloqueadas. . . . .	9.246.582	93
<i>Suma.</i> . . . . .	239.217.950	79
<b>Cuentas de orden:</b>		
Valores nominales en depósito. . . . .	8.182.500	—
<b>TOTAL.</b> . . . . .	247.400.450	79

## 31 DE DICIEMBRE DE 1941

PASIVO	PESETAS	CTS.
Capital. . . . .	133.000.000	—
Obligaciones. . . . .	51.641.000	—
Obligaciones amortizadas. . . . .	6.359.000	—
Fondo de reserva. . . . .	3.819.369	38
Fondo de reserva extraordinario. . . . .	11.260.370	33
Cupones vencidos por pagar. . . . .	354.008	86
Obligaciones amortizadas por reembolsar.	1.590.818	36
Cuentas diversas. . . . .	2.703.987	37
Remanente. . . . .	1.420.512	62
Pérdidas y ganancias. . . . .	10.579.271	01
Diversas cuentas bloqueadas. . . . .	16.489.612	86
<hr/>		
<i>Suma.</i> . . . . .	239.217.950	79
<b>Cuentas de orden:</b>		
Valores nominales depositados. . . . .	8.182.500	—
<b>TOTAL.</b> . . . . .	247.400.450	79

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS		PESETAS
<b>Ingresos de la explotación.</b>		
		<u>PESETAS</u>
Productos de la explotación. . . . .		38.601.127,92
<i>A deducir:</i>		
Gastos generales de la explotación, socorros y gratificaciones al personal, contribuciones, intereses y amortización de obligaciones, atenciones estatutarias, etc. . . . .		28.021.856,91
<i>Resultado del Ejercicio.</i> . . . . .		<u>10.579.271,01</u>
Fondo de reserva estatutario. . . . .		<u>556.803,74</u>
<i>Diferencia.</i> . . . . .		10.022.467,27
<i>Remanente de ejercicios anteriores.</i> . . . . .		<u>1.420.512,62</u>
<b>SALDO TOTAL DISPONIBLE.</b> . . . . .		<u><b>11.442.979,89</b></u>
Caja		1.295.804
Bancos y Sociedades de Crédito		6.300.000
Bancos y Sociedades de Crédito (cuentas de bloqueada indisponible)		304.228
Inversiones en valores		22.500.000
Fianzas		3.007.600
Accionistas		9.245.582
Dividendos a cuenta		. . . . .
Diversas cuentas bloqueadas		. . . . .
Cuentas de orden		. . . . .
Valores en depósito		. . . . .

## DISTRIBUCION

	PESETAS	PESETAS
SALDO TOTAL DISPONIBLE. . . . .		11.442.979,89
Dividendo de 3,52 por 100 a las 176.000 acciones números 1 al 176.000, entregado a cuenta del Ejercicio último. . . . .	3.097.600,—	
Dividendo de 2,48 por 100 para completar el 6 por 100. . . . .	2.182.400,—	
Dividendo suplementario de 3,39 por 100 a las referidas acciones números 1 al 176.000. . . . .	2.983.200,—	
A las cédulas de fundación. . . . .	1.491.600,—	
A las décimas de cédulas de concesión. . . . .	1.491.600,—	<u>11.246.400,—</u>
 SALDO QUE COMO REMANENTE PASA A CUENTA NUEVA. . . . .		 <u>196.579,89</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 1941.
- 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 La reelección de los Consejeros D. Antonio González Echarte y D. Carlos de Eizaguirre.

Madrid, 24 de marzo de 1942.

*Carlos Mendoza*

Presidente del Consejo de Administración.

*Antonio González Echarte*

*Venancio Echeverría*

Vicepresidentes.

*Miguel Otamendi*

Director Gerente.

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

*Juan Antonio Bravo - José Luis de Anchústegui*

*Pedro Galíndez.*

Vocales.