

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACION
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL
DE ACCIONISTAS EL DIA 26
DE MARZO DE 1946



EJERCICIO 1945

MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACION
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL
DE ACCIONISTAS EL DIA 26
DE MARZO DE 1946



EJERCICIO 1945

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

SEÑORES ACCIONISTAS:

Vamos a daros cuenta, en cumplimiento del precepto reglamentario, de los resultados del último ejercicio.

La excepcional sequía que España ha padecido durante el año 1945 nos ha ocasionado grandes dificultades en el cumplimiento de nuestra primordial obligación, que es la de atender debidamente a los viajeros que acuden a nuestro ferrocarril. Surgieron éstas como consecuencia de las enérgicas restricciones en el suministro de fluido eléctrico, impuestas en el transcurso del año, por las condiciones meteorológicas, y nos han afectado doblemente, ya que, por un lado, fué preciso reducir el número de trenes en circulación, y por otro, la disminución del trabajo en las fábricas suministradoras de material retrasó, y en ocasiones paralizó, la entrega de cuantos elementos nos eran necesarios para una normal explotación y una adecuada conservación y mejora de las instalaciones existentes.

Afortunadamente, nuestras previsiones anteriores, que quizá en su tiempo pudieron parecer exageradas, han permitido salvar la situación y conseguir los resultados que en esta Memoria se consignan.

En efecto, la Central de motores Diesel de 3.000 kw. de

potencia, que se instaló el año 1923 como una Central de reserva, y que durante veinte años ha permanecido prácticamente inactiva, dada la regularidad y constancia de los suministros de energía de las entidades productoras, tuvo ya que comenzar a trabajar en el año 1944, y en el actual ha funcionado a plena carga durante el ejercicio completo. Su labor ha sido extraordinariamente eficaz, suplementando el corto cupo de energía hidroeléctrica asignada al Metro que bajó, desde los 140.000 kw.-h. diarios, que era su normal consumo, a 80.000 kw.-h., que fué la cifra oficialmente señalada.

Por otra parte, el enlace directo de nuestras tres subestaciones de Pacífico, Salamanca y Quevedo por dobles cables, costosa obra realizada hace pocos años, ha permitido el aprovechamiento completo de la escasa energía disponible, que pudo así ser transportada por ellos con completa independencia, única manera de ser utilizada, ya que las diferencias de voltaje y frecuencia de la corriente entregada por las dos entidades productoras, y la producida por nuestra Central Diesel a voltaje y frecuencia normal, imposibilitaban el acoplamiento de estas distintas fuentes de energía.

Pero de nada hubieran servido estas dos previsiones si no hubiésemos tenido una tercera, más importante, y es la de disponer de un amplio Almacén de piezas de recambio y elementos indispensables para la explotación, pues la paralización de las fábricas de material antes mencionada, al privarnos de ellos, hubiese impedido mantener en circulación nuestros trenes, a tan duro y constante trabajo sometidos.

Durante el ejercicio 1945 ha continuado la ley de crecimiento del tráfico, intensificado este año por la disminución de los otros transportes urbanos de Madrid. Como al

mismo tiempo la Superioridad, con un plausible deseo de repartir equitativamente la energía eléctrica disponible, nos obligó, como antes dijimos, a reducir el servicio, fué indispensable cerrar las taquillas de venta de billetes en algunas estaciones a las horas de afluencia de viajeros, y transportar a éstos con las incomodidades propias a su gran aglomeración en los coches. A partir del día 25 de diciembre último, al mejorar el caudal de los ríos de España, cesaron las restricciones de flúido, dejó de funcionar la Central Diesel y se aumentó el número de trenes en circulación, mejorándose, por tanto, el servicio.

Como muestra de la enorme capacidad de nuestro ferrocarril, diremos que el día 22 de diciembre, de máxima circulación del año, transportamos 1.235.389 viajeros, o sea sensiblemente el censo completo de Madrid. Esta cifra podrá ser, en lo sucesivo, ampliamente desbordada, al mejorarse las condiciones de suministro de energía eléctrica en Madrid, y continuar nuestra política de expansión, no sólo en lo referente a nuevas líneas, sino en la de adquisición de material móvil, refuerzo de señales de seguridad, de subcentrales de alimentación, construcción de nuevos accesos de estaciones, ampliación de los actuales, etc., etc.

Como en Memorias anteriores, haremos constar que, frente al aumento de ingresos que el mayor tráfico proporciona, ha habido un fuerte incremento en los gastos, no sólo por los que aquel aumento naturalmente ocasiona, sino por el constante encarecimiento de las primeras materias que intervienen en toda explotación ferroviaria, los referentes a contribuciones e impuestos, los de personal, etc., y el aumento de coste de la energía eléctrica al tener que trabajar a plena carga con los motores Diesel, ya que el precio de cada kilovatio-hora por éstos producido es de cuatro a cinco veces mayor que el hidroeléctrico.

Un nuevo factor ha venido a agravar este problema, al dictarse el Decreto del 3 de agosto de 1945, estableciendo un recargo especial de un 10 por 100 sobre las facturas de los suministros de energía eléctrica para tracción, que se realicen a partir del 1 de agosto último, dedicando su importe a formar un fondo de compensación para atender al paro originado por las restricciones de fluido, dentro de un espíritu de solidaridad nacional. El carácter eventual de esta disposición hace esperar cesará tan pronto como desaparezcan las causas accidentales que la motivaron.

Brevemente justificaremos las variaciones en el Balance, respecto al del año anterior. En el Activo, el aumento de Primer Establecimiento (lineas en Explotación) responde a partidas que de la Línea de Bulevares quedaron pendientes de contabilizar en el ejercicio anterior, a las ampliaciones efectuadas en las instalaciones existentes y a la puesta en circulación del nuevo material móvil. Los aumentos en la de Centrales de producción y distribución, análogamente responden a ampliaciones en las mismas, y los referentes a materiales y elementos en almacén de explotación, al mayor repuesto de los materiales allí depositados. La cuenta de Acciones en Cartera aparece como consecuencia del aumento de capital acordado en la última Junta General extraordinaria de Accionistas. Las variaciones en las restantes cuentas no necesitan explicación alguna.

En el Pasivo, en la Cuenta de Capital se refleja el aumento últimamente acordado. Las cuentas de Obligaciones y Obligaciones amortizadas siguen sin variación alguna. Los aumentos en los Fondos de Reserva y amortización responden a preceptos legales y al criterio de prudencia que siempre hemos seguido como norma general de conducta.

AMPLIACIONES Y MEJORAS

Las difíciles circunstancias en que, por las causas excepcionales antes enunciadas, ha trabajado la industria española, nos han impedido cumplir en su totalidad el programa de ampliaciones y mejoras que nos habíamos trazado, pero no el de llevar a cabo una parte del mismo.

En el capítulo de obras citaremos, entre otras, la colocación de nuevos pórticos en las entradas de numerosas estaciones, la modificación de la vía, decoración, etc., de las estaciones de Santo Domingo, Antón Martín, Norte y Opera; la de los accesos de Sol, Banco, Quevedo, Cuatro Caminos y Norte, y las reformas en las cabinas de revisión de diversas estaciones.

Se han ampliado la Clínica de Ventas, los comedores y vestuarios para obreros en Cuatro Caminos y los servicios sanitarios que se han instalado en nuevos pabellones.

Los Talleres, tanto de Ventas como de Cuatro Caminos, se han ido desarrollando para poder atender al nuevo material móvil que reforzará nuestra actual dotación. En ellos se han tendido nuevas vías para facilitar las maniobras, instalado un puente grúa en el taller de ruedas, montado nuevas máquinas herramientas, motores eléctricos individuales para el accionamiento de su maquinaria, etc.

En las tres subestaciones de Pacífico, Salamanca y Quevedo hemos montado depósitos para reserva y recuperación del agua de refrigeración, y en la Central de motores Diesel se instaló una nueva toma de agua para hacer frente a las restricciones dictadas por el Canal de Isabel II.

En lo referente al Material fijo, citaremos la adaptación de las máquinas expendedoras automáticas de bille-

tes a la nueva moneda, problema que presentaba serias dificultades, y, una vez vencidas, se irá generalizando su empleo, con la consiguiente ventaja para los viajeros. También se ha intensificado la construcción de distribuidoras de billetes y de máquinas selladoras de los de taco, y se han instalado equipos micrófono-altavoces en Santo Domingo y San Bernardo. Con independencia de los trabajos de conservación de la vía, se ha dispuesto una diagonal en Quevedo y colocado contracarriles en algunas curvas, para aumentar la seguridad de la circulación.

En cuanto al material móvil, se han instalado frenos reostáticos en los coches del ramal Opera-Norte, mejora importante, dada la fuerte pendiente de esta línea. Hemos continuado recibiendo y poniendo en explotación los nuevos coches entregados por la industria nacional, y confiamos en que ésta, en el transcurso del año 1946, nos entregará las 16 parejas de coche-motor y remolque que aún faltan para completar el pedido que hicimos en marzo de 1942, o sea hace cuatro años, para atender a los futuros aumentos de circulación. Sinceramente creemos que nadie podrá tachar a la Compañía de imprevisoro en las medidas adoptadas para procurar adquirir el material móvil que el incremento de tráfico había de exigir.

JUNTA GENERAL EXTRAORDINARIA

El día 23 de marzo, y a continuación de la Junta General ordinaria de Accionistas, se celebró otra extraordinaria, en la que se acordó, a reserva de la autorización solicitada al Excmo. Sr. Ministro de Hacienda, y ajustándose en su día a sus términos, ampliar el capital social hasta un máximo de 60.000.000 de pesetas, emitiendo hasta 120.000

acciones de 500 pesetas nominales cada una, que se ofrecerían a los accionistas, autorizando expresamente al Consejo de Administración para determinar las condiciones de la emisión, fechas de puesta en circulación y demás características de la misma.

De acuerdo con lo indicado en dicha Junta, el Consejo esperó a obtener la mencionada autorización ministerial, que fué otorgada el 26 de abril, y a que se dictase la Ley de 15 de mayo de 1945, que establecía nuevas normas tributarias para las emisiones de capital. En su consecuencia, a partir del 26 de mayo se pusieron en circulación 49.500 acciones del capital ampliado, con numeración 396.001 al 445.500, en las condiciones que oportunamente se anunciaron, dando un derecho de preferencia para la nueva suscripción a los tenedores de las 396.000 acciones en circulación, en proporción de una acción nueva por cada ocho antiguas que poseyeran. Como en ocasiones anteriores, el éxito de la suscripción patentizó el sólido prestigio financiero de nuestra Compañía.

PERSONAL Y VARIOS

Es de estricta justicia el hacer resaltar el buen comportamiento del personal y la intensa labor desarrollada, tanto por los agentes de Movimiento en sus relaciones con los viajeros, que en tan gran número han sido transportados, como por los demás servicios que han tenido que vencer las dificultades originadas por la falta de energía eléctrica y su secuela, la escasez de materiales.

La Compañía ha procurado corresponder a tan loable conducta fomentando el desarrollo de la Caja de Previsión

de la Empresa, las actividades de su Economato, que ha proporcionado a los agentes un total de 200.000 kilogramos de raciones extraordinarias de artículos de primera necesidad, tales como garbanzos, arroz, patatas, alubias, embutidos, etc., a precios económicos y con facilidades de pago. Se ha estimulado, además, el sentimiento de hermandad en sus fiestas del 18 de Julio, Reyes, deportes, veladas teatrales, etc.

De conformidad con el criterio que inspira la política general del Gobierno, la Compañía va readmitiendo a algunos agentes depurados, previo expediente personal de revisión, cuya resolución final la dicta la Superioridad, contribuyendo así al restablecimiento de la normalidad dentro del espíritu cristiano que debe presidir en las relaciones laborales.

También creemos de justicia destacar la ayuda que hemos encontrado en los centros oficiales, en las entidades suministradoras de energía eléctrica, en el Canal de Isabel II, etc., para resolver las dificultades antes enunciadas, y, gracias a este buen deseo de cooperación, ha podido el ferrocarril metropolitano cumplir el importante papel que desempeña en la vida madrileña.

Las elevaciones de tarifas autorizadas por el Gobierno en los transportes por carretera, tranvías, taxis y Red Nacional de Ferrocarriles Españoles han tenido, en el transcurso del ejercicio, una nueva ampliación, al dictarse, a petición del Sindicato del Transporte, el Decreto de 11 de abril, que extiende dicha justa medida a los ferrocarriles de vía estrecha, en cuya categoría se halla el Metropolitano. Confiamos se autorizará la modesta subida que hemos

solicitado, y a la que tenemos un derecho legal incuestionable, en virtud de nuestras concesiones.

Con fecha 21 de febrero de 1945 presentamos en el Ministerio de Obras Públicas la petición de concesión de la línea Embajadores a Legazpi, prolongación de la actual línea número 3, Argüelles-Sol-Embajadores, con sus tres nuevas estaciones de Palos de Moguer, Delicias y Legazpi. En el momento de redactarse esta Memoria, el expediente sigue su curso y esperamos que en breve se nos otorgará la oportuna concesión.

De acuerdo con los Estatutos, corresponde cesar a los Consejeros señores D. Carlos Mendoza y D. José Luis de Anchústegui, cuya reelección sometemos a vuestra aprobación.

BALANCE DE SITUACIÓN EN

ACTIVO	PESETAS
Primer establecimiento (Líneas en explotación).	201.188.545,28
Primer establecimiento (Material móvil en construcción)	4.055.992,40
Talleres, Cocheras y Almacenes de explotación.	13.662.135,44
Inmuebles y terrenos ajenos a explotación.	1.830.597,55
Centrales de producción y distribución.	15.523.921,44
Materiales y elementos en almacén de explotación	20.148.909,76
Materiales y elementos en almacén de construcción	49.547,30
Muebles, enseres y aparatos.	2.113.062,97
Gastos de emisión y quebranto de emisión de obligaciones y estampillado de cédulas.	37.277.003,59
Caja	95.969,24
Bancos y Sociedades de Crédito.	8.709.187,66
Fianzas	2.746.643,15
Inversiones de la reserva legal (Valores mobiliarios)	3.865.122,25
Acciones en cartera.	35.250.000,—
Dividendos a cuenta.	6.551.952,34
<i>Suma.</i>	353.068.590,37
Cuentas de orden:	
Valores nominales en depósito.	7.654.000,—
TOTAL	360.722.590,37

31 DE DICIEMBRE DE 1945

PASIVO	PESETAS
Capital	258.000.000,—
Obligaciones	30.000.000,—
Obligaciones amortizadas	8.836.500,—
Fondos de reserva.	18.596.543,45
Reserva obligatoria, Leyes 19 septiembre 1942 y 6 febrero 1943.	5.677.921,19
Reserva especial, Ley 30 diciembre 1943.	693.141,02
Fondos de amortización.	5.510.920,77
Cupones vencidos por pagar	459.045,80
Obligaciones amortizadas por reembolsar	98.720,76
Cuentas diversas	7.491.958,02
Pérdidas y ganancias, y remanente.	17.703.839,36
<hr/>	
<i>Suma.</i>	353.068.590,37
 Cuentas de orden:	
Valores nominales depositados.	7.654.000,—
TOTAL	360.722.590,37

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS

PESETAS

Productos de la explotación y remanente de ejercicios anteriores	66.117.750,73
<i>A deducir:</i>	
Gastos generales de la explotación, socorros y gratificaciones al personal, contribuciones, intereses de obligaciones, amortizaciones, atenciones estatutarias, etc.	<u>46.600.418,69</u>
<i>Resultado</i>	19.517.332,04
Fondo de reserva legal.	<u>1.813.492,68</u>
SALDO TOTAL DISPONIBLE. . .	<u>17.703.839,36</u>

DISTRIBUCION

	<u>PESETAS</u>	<u>PESETAS</u>
SALDO TOTAL DISPONIBLE.		17.703.839,36
Dividendo de 3,309 por 100 a las acciones números 1 al 396.000, entregado a cuenta del ejercicio último. . .	6.551.952,34	
Dividendo complementario de 4,963 por 100 a las referidas acciones	9.827.928,52	
Parte alícuota a las 541 cédulas de fundación no estampilladas	<u>60.860,88</u>	<u>16.440.741,74</u>
SALDO QUE COMO REMANENTE PASA A CUENTA NUEVA.		<u>1.263.097,62</u>

Terminamos sometiendo a vuestra aprobación los siguientes

ACUERDOS

- 1.º Aprobar el Balance, Memoria, Cuentas y Actos del Consejo de Administración durante el año 1945.
 - 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 Reelegir a los Consejeros D. Carlos Mendoza y Sáez de Argandoña y D. José Luis de Anchústegui.
- Madrid, 26 de marzo de 1946.

Carlos Mendoza

Presidente del Consejo de Administración

José Luis de Anchústegui

Vicepresidente

Miguel Otamendi

Director-Gerente

*Conde de Orgaz-Carlos de Eizaguirre-Juan Antonio Bravo
Pedro Galíndez-Conde del Cadagua-Félix F. Valdés.*

Vocales