

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACION
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL
DE ACCIONISTAS EL DIA 25
DE MARZO DE 1947



EJERCICIO 1946

MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACION
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL
DE ACCIONISTAS EL DIA 25
DE MARZO DE 1947



EJERCICIO 1946

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

SEÑORES ACCIONISTAS:

En cumplimiento de los preceptos estatutarios, nos presentamos ante vosotros para rendir cuentas del ejercicio de 1946.

Al examinar los resultados de explotación del mismo, empezaremos por destacar dos hechos ocurridos en su transcurso, y son el reajuste de tarifas y los aumentos otorgados al personal por disposición oficial.

Nuestra Compañía, como es sabido, al comenzar el ejercicio, funcionaba en todas y cada una de las líneas que constituyen su red con tarifas iguales, y en ocasiones inferiores, a las establecidas en las respectivas fechas de inauguración, que en alguna se remontaba a más de veintiséis años de antigüedad. Conociendo la rectitud y espíritu de justicia en que se inspiran las decisiones de la Superioridad, no dudábamos de que la pequeña elevación de tarifas solicitada por la Compañía sería concedida, ya que, además de las razones de orden moral, nos asistían las de orden legal, que dimanaban de nuestras concesiones, y, efectivamente, con fecha 25 de marzo se dictó la Orden ministerial otorgándonos la oportuna autorización oficial.

Previos los trámites reglamentarios, en abril entraron en vigor, y para juzgar de la modestia de su cuantía, basta decir que era de 0,05 pesetas por billete, exceptuándose: 1.º Los de 0,30, 0,35 y 0,40 pesetas.—2.º Los correspondientes a los trayectos dentro de la línea de Bulevares.—Y 3.º Los billetes de trabajo de ida y vuelta, de tarifa económica, en todos los cuales no se introdujo modificación alguna. El público encontró muy justificada dicha elevación, comparándola con los encarecimientos de cuantos elementos intervienen en los gastos de una explotación ferroviaria.

Casi en los mismos días se produjo el otro hecho antes mencionado, y es el de las importantes mejoras concedidas al personal, a partir del día 18 de marzo (*Boletín Oficial* del 21 de marzo), y que consistían: en un aumento del plus de carestía de 20 por 100 ó 25 por 100, según la categoría, sobre el establecido en las Bases de Trabajo vigentes; en un aumento de 5 por 100 en las cargas familiares, tomándose como base no el jornal, como anteriormente, sino la suma de éste y los quinquenios; y, por último, en la concesión de una gratificación de medio mes de sueldo o jornal a todo el personal, pagadero el 18 de julio de cada año, y una elevación a una paga completa de gratificación en Navidad, a todos aquellos agentes que antes la percibían de media paga.

La repercusión de tal medida en los gastos de la Empresa, a partir del 18 de marzo, ha sido grande, ya que representa una elevación de muy cerca del 40 por 100 en los gastos de personal, que es, entre los que integran las explotaciones ferroviarias, el más importante.

Durante el ejercicio 1946 ha continuado la ley de crecimiento del tráfico, especialmente en el primer trimestre, en el que no se habían implantado todavía las nuevas ta-

rifas; este aumento, que prosiguió hasta el comienzo del verano, cesó al llegar esta época y comenzó a acusar una contracción de viajeros que ha continuado hasta el fin del ejercicio.

Aparte de las razones de orden general, ajenas a nuestra explotación, que han podido contribuir a dicha contracción, ha tenido necesariamente que influir la reducción del servicio impuesta por la Superioridad en el último cuatrimestre del año, con motivo de las restricciones de energía eléctrica. Justamente en esta época final del año, de máximo tráfico en nuestro ferrocarril, es cuando con más rigor se siente la necesidad de intensificar el servicio para atender debidamente a los viajeros, y es, por tanto, cuando más perjudica a los usuarios y a la Empresa la limitación del número de trenes. Para minorarla en lo posible, trabajó a plena carga nuestra Central Diesel de reserva, y el resultado ha sido, como dijimos antes, que en el conjunto del ejercicio ha aumentado ligeramente el número de viajeros respecto a los transportados en el año 1945.

El día de máximo tráfico fué el 23 de diciembre, en el que circularon 1.244.802 viajeros, a pesar de hallarnos en período de restricciones de flúido; ello confirma de modo concluyente la gran capacidad de transporte de nuestro ferrocarril, que se apreciará en su justo valor cuando sea normal el suministro de energía y dispongamos del resto del material móvil que aún tiene que entregarnos la Industria nacional, de nuestro primitivo pedido de marzo de 1942.

Como se desprende del examen de la Cuenta de pérdidas y ganancias frente al fuerte incremento de ingresos, en el que se refleja claramente el reajuste de tarifas, hemos tenido un también fuerte aumento de gastos, ocasionado, en primer lugar, por las importantes mejoras concedidas al

personal ya mencionadas, y después, por el constante encarecimiento de todos los materiales precisos para la explotación, por el aumento del número de agentes, de las contribuciones, impuestos, arbitrios, etc.

En cuanto al encarecimiento ocasionado por los kilovatios térmicos producidos con la Central Diesel, que tan indispensables son para que el Metro pueda dar un servicio por lo menos aceptable, la Superioridad nos ha reconocido el que, en parte, sea considerado como ayuda prestada al suministro general, y, en consecuencia, que su sobre costo de producción térmica sea compensado con arreglo a lo dispuesto en la Orden ministerial de 20 de septiembre de 1945. Principio de tan estricta justicia no dudamos nunca sería reconocido, y esperamos sea aplicado al total suministro, ya que la congestión de público en los vehículos es la mejor prueba de que éstos circulan en número notoriamente escaso, y de que, por lo tanto, en la energía eléctrica consumida, lejos de poderse denunciar el más mínimo despilfarro, se acusa un aprovechamiento completo en un servicio de transporte de indudable necesidad para la vida madrileña.

Los nuevos billetes de taco, valederos para montar en cualquier estación, se implantaron el día 6 de agosto, en sustitución del antiguo tipo, que, al llevar impreso el nombre de la estación de origen, sólo servía para efectuar el ingreso por la misma. Con ello queda claramente comprendida la ventaja que proporcionan al público; por otra parte, el sellado que se estampa sobre los nuevos billetes al entrar el viajero, con el nombre netamente destacado de la estación de ingreso y la fecha de su expendición, facilita la revisión de salida y dificulta el fraude, que ha sido siempre el inconveniente grave de los billetes de taco. El público, al adquirirlos cada día en proporción creciente, ha

confirmado las ventajas de este nuevo tipo de billetes, que le ahorra tiempo y le evita las molestias de las colas ante las taquillas.

Las variaciones introducidas en el Balance durante el ejercicio, fácil y brevemente las justificaremos.

En el Activo, el aumento de Primer establecimiento (líneas en explotación) es debido principalmente al nuevo material puesto en circulación. En la cuenta de Primer establecimiento (líneas en construcción) figura lo invertido en la ejecución de la línea de Legazpi. En Centrales de producción y distribución se han adeudado durante el ejercicio los pagos efectuados por la maquinaria instalada, una vez que ha expirado el plazo de garantía exigido en el contrato de adquisición de la misma. Por último, ha desaparecido el capítulo correspondiente a Acciones en cartera, al ponerse éstas en circulación, apareciendo el de Accionistas, por un importe igual al de los dividendos pasivos que oportunamente abonarán.

En el Pasivo, los aumentos en los Fondos de reserva, Reserva obligatoria, Leyes 19 de septiembre de 1942 y 6 de febrero de 1943, Reserva especial, Ley 30 de diciembre de 1943 y los Fondos de amortización, responden a las decisiones acordadas; y en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias y remanente se reflejan los resultados financieros del ejercicio.

AMPLIACIONES Y MEJORAS

Han persistido las dificultades para adquirir los materiales de construcción en la cuantía que nuestras necesidades exigen, lo que ha impedido realizar en su totalidad el programa de mejoras de estaciones y accesos proyectado para el ejercicio; por este motivo las ampliaciones de algu-

nos accesos, tales como los de las estaciones de Ríos Rosas, Vallecas, General Mola, los de correspondencia entre las tres estaciones de Sol, etc., a pesar de su reconocida urgencia, ha habido que demorarlos.

Continuando la labor de conservación y mejora de las estaciones, se han decorado nuevamente la estación de Banco, los accesos de Tribunal, Quevedo y Cuatro Caminos, modificando las revisiones, abriendo nichos e instalando nuevas cabinas en las estaciones de Norte, Lavapiés, Iglesia, Ventas, Lista, Goya, Cuatro Caminos y Quevedo; se ha hormigonado la vía en la estación de Vallecas e instalado una nueva diagonal de maniobra a la entrada de la estación de Embajadores; y, por último, se han instalado nuevos pórticos y frisos de azulejo en numerosas escaleras de acceso.

De importancia han sido los trabajos de la revisión a fondo realizada en los motores Diesel, de la Central de Pacífico, que tan duro servicio han prestado estos últimos años, y para el que no estaban previstos, pues siempre se los consideró como motores de reserva para atender a interrupciones pasajeras del suministro hidroeléctrico. Por el mismo motivo se ha reconstruido totalmente la torre de refrigeración a ellos anexa y se han llevado a cabo otros trabajos de ampliación.

En el taller mecánico de ajuste y tornos de Cuatro Caminos, además de las nuevas máquinas herramientas instaladas, se ha cambiado su distribución general, haciendo independiente el movimiento de cada máquina; suprimiéndose, en consecuencia, las transmisiones por correas, con lo que se ha aumentado en un 30 por 100 la superficie útil del taller. También se han reforzado las instalaciones de fundición de metales ligeros y montado las referentes a limpieza de piezas, especialmente bogies, y las de manipu-

lación del hidrol empleado en la impermeabilización y aislamiento de techos y suelos de los coches. Por último, se ha ampliado la Escuela de aprendices, dotándola de todo lo necesario para conseguir la completa educación de éstos, así como los locales de Jefes de Depósito, Oficinas de clasificación del material, almacenamiento de billetes y fabricación de clases especiales, vestuario, comedores, etc.

En lo referente al nuevo material móvil hemos seguido poniendo en servicio los nuevos coches a medida que la Industria nacional nos los ha ido entregando, que ha sido a ritmo más lento del ofrecido. De las 16 parejas de coche motor y remolque que quedaban por entregar en 1.º de enero de 1946, según os indicamos en la Memoria anterior, y que confiábamos tenerlas en nuestro poder en el transcurso de este ejercicio, sólo recibimos la mitad, y esperamos que la otra mitad será entregada para el próximo verano.

El material móvil antiguo se ha continuado mejorándolo, a cuyo efecto se han reforzado las vigas bailadoras, dotado de triple aislamiento las pértigas, establecido el doble forrado en sus testeros, instalado faros suplementarios para alumbrar en caso de faltar el suministro de fluido eléctrico, etc.

LINEA DE LEGAZPI

Por Orden ministerial de 26 de abril de 1946 fué otorgada a nuestra Compañía la concesión de la línea Embajadores-Delicias-Legazpi, con arreglo al proyecto presentado. En ella se delimitan perfectamente las facultades que sobre su construcción y explotación se reservan al Ministerio de Obras Públicas, detallándose las normas de intervención

del Ayuntamiento de Madrid. El plazo de ejecución se fija en tres años, a partir del comienzo de los trabajos, que deberá ser de dos meses, a lo sumo, después de comunicar la concesión a la Empresa.

Con anterioridad al otorgamiento de la concesión, habíamos ya realizado gestiones para ir procurando obtener los materiales precisos para su ejecución, y nos es grato consignar que hemos encontrado en las autoridades, y muy especialmente en el Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, un caluroso apoyo, dada la trascendencia de esta obra para el desarrollo y prosperidad de Madrid.

Se ha estudiado detallada y minuciosamente el precio de cada una de las unidades de obra de la nueva línea, desglosando cada uno de sus elementos, a fin de que si durante el plazo de ejecución de la misma sufren alguna variación los jornales y precios de materiales, transporte, etc., se pueda ver inmediatamente su repercusión en el presupuesto general de construcción.

De esta forma, al iniciarse los trabajos, están ya calculados los costes de la infraestructura, supraestructura y reposición de servicios, quedando fuera, como es natural, los referentes a agotamientos, inyecciones y obras especiales, que por su naturaleza son imposibles de conocer con exactitud *a priori*; y para los que se han fijado cantidades alzadas, por comparación con lo que dichas partidas costaron en líneas anteriores, corregidas con los encarecimientos desde entonces sufridos.

Los trabajos, que dieron comienzo en junio, dentro del plazo marcado en la concesión, continúan su marcha; se han establecido cinco grandes pozos de ataque y va muy avanzada la construcción de las alcantarillas que han de sustituir a las que se destruirán, y que en total tendrán una longitud de 3,5 kilómetros. Hemos iniciado la construc-

ción del túnel propiamente dicho, y si la entrega de materiales se realiza en las condiciones ofrecidas, la obra quedará ultimada dentro del plazo que la concesión fija, salvo imprevistos.

PUESTA EN CIRCULACION DE ACCIONES

De conformidad con la autorización otorgada al Consejo en la Junta general extraordinaria de 23 de marzo de 1945, se acordó poner en circulación las 70.500 acciones de 500 pesetas nominales que estaban en cartera, al tipo de emisión de 117 por 100, o sea un total de 585 pesetas, a fin de acogerse a los beneficios que concede la Ley de 15 de mayo de 1945.

Se fijó el plazo del 5 al 31 de diciembre de 1946 para el abono del primer dividendo pasivo, y los sucesivos se abonarán en las fechas que oportunamente se designen. Dichas acciones percibirán un interés fijo del 5 por 100 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; y a partir de 1.º de enero de 1949, cesará este interés fijo y las 70.500 acciones números 445.501 a 516.000 quedarán incorporadas al resultado de la explotación general de la Compañía en el conjunto de sus líneas.

La suscripción, a la que se dió, como en ocasiones anteriores, derecho de preferencia a los accionistas, en proporción de tres acciones nuevas por cada 19 antiguas que poseyeran, constituyó un éxito y afianzó una vez más el sólido crédito financiero de nuestra Empresa.

PERSONAL Y VARIOS

El personal ha trabajado con todo celo y diligencia, y tanto los que en los talleres cuidan de la buena conservación del material como los de movimiento en su constante trato con el público, los de Centrales, Vías y obras, Oficinas, etc., han puesto, cada uno en su labor, su actividad y competencia, consiguiéndose los resultados que en esta Memoria se consignan, pese a las dificultades que las restricciones de flúido y la escasez de materiales ocasionan en un servicio de tanta intensidad de tráfico como el Metropolitano.

Como en años anteriores, hemos cuidado de corresponder a esta conducta, y de fomentar el espíritu de fraternidad en las fiestas de 18 de Julio, Navidad, Reyes, veladas teatrales, deportes, etc., y al mismo tiempo las mejoras que comenzaron a disfrutar los agentes el 18 de marzo han aumentado notablemente las remuneraciones que, en definitiva, perciben por su trabajo.

El Economato ha merecido, como siempre, una concentrada atención por parte de la Empresa, que ha hecho cuantas gestiones creyó oportunas, consiguiendo adquirir y repartir más de 100.000 kilogramos de artículos alimenticios; todos ellos de la mayor estima por parte de los consumidores, tanto por su valor nutritivo como por el coste reducido a que lo adquirirían.

La Compañía, con especial cuidado y cariño, ha velado por la prosperidad de la Caja de Previsión, institución autónoma que va robusteciéndose con el transcurso de los años y que de tan vital importancia es para el porvenir de sus agentes. Se han otorgado en ella nuevas mejoras a sus beneficiarios; pero siempre previo el estudio matemático

por el actuario, para cerciorarse de que son factibles dentro de la marcha económica de dicha institución.

Por Orden del Ministerio de Trabajo de 28 de octubre de 1946, ha sido clasificada como Entidad colaboradora del Instituto Nacional de Previsión, a efectos de Seguro de Enfermedad, la "Caja de Empresa de la Compañía Metropolitano de Madrid", en virtud del expediente que oportunamente promovimos.

Establecido por el Ministerio de Trabajo el pago de una derrama nacional, según sus decretos de 23 de febrero y 6 de julio de 1946, para pago de haberes perdidos por los trabajadores de Empresas particulares durante el período rojo, tuvimos la satisfacción de hacer resaltar la conducta de nuestra Compañía, que tan pronto como se liberó Madrid en marzo de 1939, procedió al abono de los jornales íntegros que por tal concepto habían dejado de percibir nuestros agentes.

De acuerdo con los Estatutos, corresponde cesar a los Consejeros Sres. D. Carlos de Eizaguirre y D. Pedro Galíndez, cuya reelección sometemos a vuestra aprobación.

BALANCE DE SITUACIÓN EN

A C T I V O	PESETAS
Primer establecimiento (Líneas en explotación).	207.343.392,71
Primer establecimiento (Líneas en construcción)	3.056.909,86
Talleres, Cocheras y Almacenes de explotación.	13.745.756,17
Inmuebles y terrenos ajenos a explotación.	1.830.597,55
Centrales de producción y distribución	15.805.558,92
Materiales y elementos en almacén de explotación.	19.542.583,71
Materiales y elementos en almacén de construcción	31.397,30
Muebles, enseres y aparatos	2.289.042,80
Gastos de emisión y quebranto de emisión de obligaciones y estampillado de cédulas	37.313.033,63
Caja	104.835,84
Bancos y Sociedades de Crédito	14.819.226,75
Fianzas	3.050.751,05
Inversiones de la reserva legal (Valores mobiliarios)	5.678.488,10
Accionistas	31.725.000,—
Dividendos a cuenta.	7.370.946,39
<i>Suma</i>	363.707.520,78
Cuentas de orden:	
Valores nominales en depósito	9.656.500,—
TOTAL	373.364.020,78

31 DE DICIEMBRE DE 1946

P A S I V O	PESETAS
Capital	258.000.000,—
Obligaciones	30.000.000,—
Obligaciones amortizadas	8.836.500,—
Fondos de reserva	24.589.043,45
Reserva obligatoria, Leyes 19 septiembre 1942 y 6 febrero 1943	7.838.206,90
Reserva especial, Ley 30 diciembre 1943	1.681.293,64
Fondos de amortización	5.751.462,97
Cupones vencidos por pagar	519.713,51
Obligaciones amortizadas por reembolsar	80.456,33
Cuentas diversas	5.705.174,91
Pérdidas y ganancias, y remanente	20.705.669,07
<i>Suma</i>	363.707.520,78
Cuentas de orden:	
Valores nominales depositados	9.656.500,—
TOTAL	373.364.020,78

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS

	PESETAS
Productos de la explotación y remanente de ejercicios anteriores	80.390.766,32
<i>A deducir:</i>	
Gastos generales de la explotación, socorros y gratificaciones al personal, contribuciones, intereses de obligaciones, amortizaciones, atenciones estatutarias, etc.	57.524.811,54
<i>Resultado</i>	22.865.954,78
Fondo de reserva legal	2.160.285,71
SALDO TOTAL DISPONIBLE	20.705.669,07

DISTRIBUCION

	<u>PESETAS</u>	<u>PESETAS</u>
SALDO TOTAL DISPONIBLE.		20.705.669,07
Dividendo de 3,309 por 100 a las acciones números 1 al 445.500, entregado a cuen- ta del ejercicio último . .	7.370.946,39	
Dividendo complementario de 4,65 por 100 a las referidas acciones.	10.357.875,—	
Parte alícuota a las 514 cédu- las de fundación no es- tampilladas	42.148,—	17.770.969,39
SALDO QUE COMO REMANENTE PASA A CUENTA NUEVA		<u>2.934.699,68</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 1946.
- 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 de Eizaguirre y D. Pedro Galíndez.

Madrid, 25 de marzo de 1947.

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.