

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACION
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL
DE ACCIONISTAS EL DIA 22
DE MARZO DE 1949

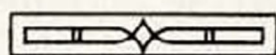


EJERCICIO 1948

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACION
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL
DE ACCIONISTAS EL DIA 22
DE MARZO DE 1949



EJERCICIO 1948

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

SEÑORES ACCIONISTAS:

En cumplimiento del artículo 24 de los Estatutos, nos reunimos hoy para dar cuenta de los resultados del ejercicio 1948.

En su transcurso, los dos hechos más salientes han sido: las mejoras otorgadas al personal en la nueva reforma de la Reglamentación de Trabajo de la Compañía y la modificación de sus Tarifas.

La nueva reforma de la Reglamentación de Trabajo se publicó en el *Boletín Oficial del Estado* de 11 de marzo, y en ella, además de las mejoras otorgadas, que empezaron a regir el mismo día de su publicación, se estableció por primera vez en nuestra Empresa la participación de su personal en los beneficios que ésta obtenga, dándole un efecto retroactivo, ya que se han de aplicar desde 1 de enero de 1948 y, por tanto, han gravado el ejercicio completo. Con la implantación de esta mejora, que en España se va extendiendo a todas las actividades de la nación, se cumple, a no dudar, una misión social de trascendental importancia, al interesar en la buena marcha de cada Empresa a sus agentes.

El segundo hecho saliente del ejercicio, consecuencia lógica del anterior, fué la Orden Ministerial de Obras Públicas de 4 de noviembre (*Boletín Oficial del Estado* de 2 de diciembre), por la que se autorizó a la Compañía a elevar los precios de los billetes, con motivo de los recientes aumentos en sus gastos de explotación, debidos, entre otras causas, a la citada reforma de la Reglamentación de Trabajo.

Se comenzaron a aplicar las nuevas tarifas el día 6 de diciembre, de modo que han regido solamente durante veintiséis días en el ejercicio. Tenemos la satisfacción de poder repetir hoy ante los accionistas lo que ya hicimos constar ante la Superioridad, y es que nuestras tarifas, después del aumento concedido, siguen siendo las más baratas del mundo, y hay, por tanto, ancho margen para futuras modificaciones.

Durante el conjunto del ejercicio se ha intensificado la circulación de trenes y han aumentado los viajeros transportados. Ahora bien; si consideramos solamente el último trimestre del año 1948, veremos que en él ha habido una gran contracción de viajeros, a partir del 6 de diciembre, y que obedece al fenómeno tan conocido de que toda subida de tarifas en un transporte trae una baja inmediata en el número de usuarios; pero en el caso que nos ocupa hay otras causas que contribuyen a acentuar esta contracción, y son: las restricciones de flúido eléctrico por la pertinaz sequía, que nos han obligado, por mandato de la Superioridad, a disminuir el número de coches kilómetros puestos en servicio; las modificaciones de horarios en oficinas, industrias, etc., estableciéndose jornadas intensivas y las paralizaciones de trabajo en muchas de las

actividades madrileñas, con la consiguiente crisis económica, consecuencia fatal de dichas restricciones de flúido; la implantación de nuevos servicios de transportes urbanos por la superficie; el tiempo seco excepcional, que ha prevalecido durante el último trimestre del año, privándonos de los fuertes aumentos de tráfico que se acusan siempre en el Metro en los días lluviosos e inclementes, etc.

El servicio se ha realizado con perfecta regularidad durante todo el año, gracias a la intensa labor del personal de Movimiento, Vías y Obras y Centrales, eficazmente secundado por el de Talleres, que cada vez dispone de más elementos para sus trabajos de conservación y reparación del material móvil.

Se ha simultaneado esta primordial labor de explotación con las de construcción de la nueva línea de Legazpi, cuyas obras avanzaron notablemente, según se indicará más adelante en esta Memoria.

En la cuenta de Pérdidas y Ganancias se ve que, junto al incremento de ingresos, hay un importante aumento de gastos, a causa no sólo de las mejoras antes mencionadas otorgadas al personal, sino también a los recargos tributarios, aumento de las Cargas Sociales y encarecimiento de los materiales precisos para la explotación.

Las variaciones del Balance durante el ejercicio 1948 las justificaremos brevemente.

En el Activo, el aumento de Primer Establecimiento (Líneas en explotación) es originado, de una parte, por las ampliaciones y mejoras de los accesos y vestíbulos, y de otra, por la terminación de las liquidaciones de los coches en construcción, que al entrar en servicio pasan a esta cuenta. El fuerte incremento en Primer Estableci-

miento (Líneas en construcción) responde al gran avance de las obras de la nueva línea de Legazpi; el de Talleres, Cocheras y Almacenes en explotación es debido a las ampliaciones allí realizadas, y el de la cuenta de Gastos de emisión y quebranto de emisión de obligaciones, a los ocasionados por las últimas emisiones de acciones y amortización y emisión de las obligaciones. Las inversiones de la Reserva legal y Reserva especial suben, y desaparece la cuenta de accionistas, pues éstos abonaron ya el último dividendo pasivo.

En el Pasivo han aumentado las Reservas obligatorias y la Reserva especial, y la cuenta de Pérdidas y Ganancias y remanente refleja los resultados que afectan al ejercicio.

AMPLIACIONES Y MEJORAS

Se ha prolongado el final del túnel de la estación Norte en 35 metros, dotándole de foso, para hacer la revisión diaria de los coches afectos a este ramal, y modificando la disposición de la diagonal de maniobra, con objeto de mejorar las condiciones de seguridad de la explotación en esta línea, de tan fuerte pendiente.

Ha continuado la labor de impermeabilizar y renovar el decorado de los accesos de varias estaciones, cambiando la colocación de sus taquillas de revisiones para atender al incremento de tráfico.

Entre estos trabajos merecen destacarse, por su excepcional importancia, los que se están ultimando en la Puerta del Sol, para establecer nuevas y muy amplias galerías de correspondencia entre sus tres estaciones. Con objeto

de no entorpecer el tránsito en tan céntrico lugar, tanto la extracción de tierras como el transporte de materiales a pie de obra se hacen por nuestro túnel, de madrugada, a las horas de cesación del servicio; si a ello se añade el laberinto de las galerías existentes en el Metro, de las alcantarillas, servicios de agua, electricidad, gas, etc., y la absoluta necesidad de ejecutar los trabajos sin interrumpir la explotación normal de nuestro ferrocarril, se comprende que esta obra es una de las más difíciles y delicadas que hasta el día ha llevado a cabo nuestra Compañía.

En la estación de Ríos Rosas también se está haciendo una transformación total de sus antiguos accesos.

En la estación de Tribunal, la nueva diagonal, instalada con sus correspondientes señales de protección, accionadas desde la cabina del Jefe de Estación, permite hacer la maniobra de retroceso de los trenes en caso de avería en la línea.

En el trayecto Embajadores-Callao se han reforzado los cables alimentadores de la corriente para tracción, en previsión del aumento de viajeros que proporcionará la prolongación Embajadores-Legazpi.

Aprovechando el momento de realizar el Ayuntamiento las obras de reforma de la calle de la Montera, construimos un amplio pozo de ventilación en la estación de José Antonio, y se están proyectando nuevas instalaciones, que mejorarán las condiciones generales de ventilación de nuestro túnel.

Para la mejor alimentación de la red, una vez que entre en servicio la línea Embajadores-Legazpi, adquirió la Compañía un solar de 320 metros cuadrados en la calle del Divino Vallés, cerca del paseo de las Delicias, y han

comenzado los trabajos de la nueva subestación de transformación que en él se va a instalar.

En cuanto al material móvil, entraron en servicio las tres nuevas parejas de coche motor y coche remolque MR-89, MR-98 y MR-99, y continúa la tarea de reforzar y mejorar nuestros coches, disponiendo en ellos nuevos mecanismos de maniobras de puertas, instalaciones de protección para los Jefes de Tren, a fin de que queden defendidos de las aglomeraciones de público, de pasamanos horizontales en el techo y costados para comodidad de los viajeros, de dispositivos automáticos de mando de areneros en los coches tipo M. F., etc.

Se ha puesto en circulación un cepillador de vía y el tractor T. 2, con dispositivo de reducción de velocidad para remolcar dicho cepillador, y pronto circulará también el tractor T. 3.

Los estudios referentes a los modelos definitivos de la nueva serie de coches que, como siempre, se construirán en España, van muy adelantados, lo mismo que los de la consiguiente ampliación de Talleres y Cocheras que este material ha de requerir.

En los actuales Talleres de Cuatro Caminos, la adquisición de nuevas máquinas herramientas, de cortadoras de chapas de hierro, de cizallas para perfiles de hierro; la instalación de cementado complementada con el montaje de un baño electrolítico; la rectificadora para válvulas triples, y la construcción de la nueva subestación transformadora para suministrar corriente a dichos Talleres y a las Cocheras, etc., son mejoras realizadas en el transcurso del ejercicio.

Ante la imposibilidad de importar máquinas billeteras,

se ha acometido, y está bastante adelantada, su construcción en nuestros Talleres, que continúan fabricando las máquinas fechadoras y las expendedoras automáticas de billetes que nuestra explotación exige.

El parque de material móvil ha aumentado con dos camionetas: una para los servicios de urgencia de Vías y Obras y Material Fijo, y otra para reforzar el lote de vehículos destinado al transporte de materiales. También se han adquirido dos remolques para los camiones y se ha construido un nuevo garaje.

LINEA DE LEGAZPI

Grande ha sido la actividad desplegada en la construcción de la línea Embajadores-Legazpi, en su trozo en túnel de 1.500 metros, que comprende las dos estaciones de Palos de Moguer y Delicias. Se ha trabajado sin interrupción alguna y con tal intensidad, que en los momentos de redactar esta Memoria, las obras del túnel, con sus estaciones y accesos, están terminadas, faltando tan sólo ultimar los trabajos de vía y electrificación. Puede, pues, asegurarse que, salvo imprevistos, que no son de esperar, este trozo se inaugurará en el plazo anunciado al dar comienzo las obras, o sea en la primavera actual.

En cuanto al trozo final, de 500 metros de longitud en cifras redondas, y que comprende la estación terminal de Legazpi y sus accesos, no han podido comenzar aún las obras de construcción del túnel propiamente dicho, pues éstas han de efectuarse necesariamente en zanja abierta y es absolutamente indispensable disponer de las tables-

tacas y martinetes de hinca y extracción que tales obras precisan. Ahora bien; como estos elementos auxiliares no se fabrican en España, cuantas gestiones realizamos para conseguir los oportunos permisos de importación no dieron resultado positivo alguno en el año 1948.

Afortunadamente, en los comienzos de 1949 han llegado ya los martinetes, y el suministro de tablestacas esperamos se va a reanudar de un momento a otro, lo que permitirá imprimir un ritmo acelerado a estos trabajos, ya que las reposiciones de servicio, construcción de la nueva alcantarilla tubular y cuantas obras podían ser ejecutadas por los procedimientos ordinarios, sin necesidad del empleo de tablestacas, hace ya largo tiempo que fueron ultimadas.

EMISION DE OBLIGACIONES

Durante el año 1948 correspondían ser amortizados los 30 millones de pesetas nominales de obligaciones autorizadas en la Junta general extraordinaria de 19 de noviembre de 1942 y puestas en circulación en el transcurso del año 1943, con plazo de amortización de cinco años, y se ha llevado a efecto dicha operación en su totalidad.

Al mismo tiempo, haciendo uso de la autorización otorgada en la Junta general extraordinaria de 29 de marzo de 1944 para crear hasta 30 millones de pesetas nominales de obligaciones en el momento que el Consejo considerase más oportuno, se ha procedido en el transcurso del año 1948 a la creación y puesta en circulación de

dichos 30 millones de pesetas nominales, a la par, con plazo de amortización de cinco años y al tipo de interés que corresponda para que resulte el de un 3,50 por 100 anual, libre de impuestos presentes y futuros.

La simultaneidad de ambas operaciones ha hecho que en todo momento, en nuestro Pasivo, figure inalterable el capítulo de obligaciones en la cifra de 30 millones de pesetas.

PERSONAL Y VARIOS

Los resultados consignados en esta Memoria son la prueba más concluyente de la asidua labor realizada por los agentes y de la perfecta compenetración entre las diversas secciones de la Compañía.

Como en años anteriores se han celebrado las fiestas del 18 de julio y la de conmemoración de Reyes con reparto de juguetes y sorteo de máquinas de coser entre los agentes femeninos de la Compañía.

En la Escuela de Aprendices, debido al aumento en el número de cursos, ha habido necesidad de incrementar el número de aulas, y hemos tenido la satisfacción de que varios de nuestros aprendices hayan obtenido premios en metálico en el último concurso oficial de formación profesional.

En el Economato no hemos conseguido tampoco, en el presente ejercicio, los resultados de otros años, por haber mantenido la Superioridad, en los suministros, las normas restrictivas implantadas el año anterior. No obstante, hemos intensificado últimamente nuestras gestio-

nes, realizadas en unión y de acuerdo con nuestros propios agentes, y esperamos, como resultado de las mismas, conseguir algún reparto extraordinario de artículos de primera necesidad en plazo próximo.

La Caja de Previsión, institución autónoma a la que seguimos entregando la fuerte aportación que se determinó al ser fundada, se ha desenvuelto con absoluta normalidad y sigue incrementando su capital para que puedan cumplirse los fines para que fué creada. Nuevamente ha podido conceder mejoras a sus beneficiarios en pensiones de invalidez, orfandad y supervivencia a viudas sexagenarias, contando siempre con el previo asenso del Actuario de Seguros que la asesora. Como en años anteriores, con la asignación fijada a los Fondos de urgencia benéfica, ha venido prestándose ayuda caritativa material a los casos de necesidad más apremiante. También ha continuado la Compañía costeando la enseñanza a hijos de agentes, que en número muy estimable la reciben en las Escuelas Salesianas.

Hemos seguido prestando ayuda económica a nuestra Agrupación Deportiva, que ha tomado parte en la competición futbolística regional y en la de Educación y Descanso, colaborando también en otros torneos deportivos. Asimismo se ha venido ayudando económicamente al Cuadro Artístico de la Compañía, encargado de las veladas teatrales, que continúan celebrándose.

De acuerdo con los Estatutos, corresponde cesar a los Consejeros D. Miguel Otamendi y Machimbarrena y D. Juan Antonio Bravo y Díaz Cañedo, cuya reelección sometemos a vuestra aprobación.

BALANCE DE SITUACION EN

ACTIVO	PESETAS
Primer establecimiento (Líneas en explotación).	219.832.393,08
Primer establecimiento (Líneas en construcción).	32.313.785,26
Talleres, Cocheras y Almacenes de explotación.	14.798.156,13
Inmuebles y terrenos ajenos a explotación	1.830.597,55
Centrales de producción y distribución	15.984.232,09
Materiales y elementos en almacén de explotación	18.192.479,57
Materiales y elementos en almacén de construcción	31.047,30
Muebles, enseres y aparatos	2.936.056,10
Gastos de emisión y quebranto de emisión de obligaciones y estampillado de cédulas	39.001.954,75
Caja	145.161,48
Bancos y Sociedades de Crédito	7.852.972,81
Fianzas	472.893,55
Inversiones de la Reserva legal (Valores mobiliarios)	10.106.537,08
Inversiones de la Reserva especial (Ley 30 diciembre 1943)	4.314.116,26
Dividendos a cuenta	7.526.015,85
<i>Suma</i>	375.338.398,86
Cuentas de orden:	
Valores nominales en depósito	15.245.000,—
TOTAL	390.583.398,86

31 DE DICIEMBRE DE 1948

PASIVO	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)	11.840.149,45
Reserva especial (Ley 30 diciembre 1943)	4.207.300,14
Fondos de amortización	6.030.788,89
Cupones vencidos por pagar	510.883,29
Obligaciones amortizadas por reembolsar	74.039,82
Cuentas diversas	12.610.258,30
Pérdidas y ganancias, y remanentes	18.639.435,52
<hr/>	
<i>Suma</i>	375.338.398,86
 Cuentas de orden:	
Valores nominales depositados	15.245.000,—
TOTAL	390.583.398,86

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS

PESETAS

Productos de la explotación y remanentes
de ejercicios anteriores 94.745.249,82

A deducir:

Gastos generales de la explotación, socorros
y gratificaciones al personal, contribucio-
nes, intereses de obligaciones, amortiza-
ciones, atenciones estatutarias, etc. . . . 74.372.681,41

Resultado 20.372.568,41

Fondo de Reserva legal 1.733.132,89

SALDO TOTAL DISPONIBLE **18.639.435,52**

DISTRIBUCION

	<u>PESETAS</u>	<u>PESETAS</u>
SALDO TOTAL DISPONIBLE		18.639.435,52
Dividendo de 3,379 por 100 a las acciones números 1 al 445.500, entregado a cuenta del ejercicio último.	7.526.015,85	
Dividendo complementario de 4,521 por 100 a las re- feridas acciones	10.071.234,15	
Parte alícuota a las 414 cédu- las de fundación no estam- pilladas	22.015,82	17.619.265,82
SALDO QUE COMO REMANENTE PASA A CUENTA NUEVA		<u>1.020.169,70</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 1948.
 - 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. Miguel Otamendi y Machimbarrena y D. Juan Antonio Bravo y Díaz Cañedo.
- Madrid, 22 de marzo de 1949.

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.