

COMPANÍA METROPOLITANO DE MADRID

# MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACION  
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL  
DE ACCIONISTAS EL DIA 26  
DE MARZO DE 1963



EJERCICIO 1962

# MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACION  
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL  
DE ACCIONISTAS EL DIA 26  
DE MARZO DE 1963

EJERCICIO 1962



## COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

---

### SEÑORES ACCIONISTAS:

En cumplimiento del precepto reglamentario, nos reunimos el día de hoy, para daros cuenta del Ejercicio 1962.

Hemos continuado, como en ejercicios anteriores, procurando intensificar y mejorar nuestro servicio, adquiriendo material móvil y cuantos elementos integran la explotación de nuestro ferrocarril.

Durante el ejercicio, el tráfico se ha desarrollado con toda normalidad, superándose las dificultades que en la explotación producen las obras de alargamiento de nuestras estaciones de la Línea núm. I, que se han de hacer sin interrumpir la circulación de trenes. Gracias a la cuidadosa actuación de nuestro Servicio de Estudios y Construcción y de la Empresa Agromán, que realiza las obras, las perturbaciones son las mínimas posibles.

Por Decreto de fecha 21 de diciembre de 1961, quedó autorizado el Ministerio de Obras Públicas para conceder la explotación de la nueva línea Vallecas-Palomeras, y este Ministerio, previos los correspondientes trámites legales, otorgó la explotación a esta Compañía por Orden Ministerial de 18 de enero de 1962.

El Metropolitano ejecutó con toda rapidez las obras de tendido de vías, electrificación, señalización, etc., y el día 2 de julio fue inaugurada oficialmente la línea con



asistencia del Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, Director General de Ferrocarriles y otras autoridades.

Esta línea es la segunda del Plan de Urgencia que se pone en servicio, habiendo sido la primera la de Tetuán a Plaza de Castilla, inaugurada en 6 de febrero de 1951.

De acuerdo con el mencionado plan están muy adelantadas las obras de la línea Argüelles-Moncloa, que se espera inaugurar en el segundo trimestre de este año. Están muy adelantados los trabajos de la infraestructura de la línea Ventas-Ciudad Lineal, y se han comenzado los de Callao-Puente de Toledo.

En cuanto a otras líneas, la 1.<sup>a</sup> Jefatura de Estudios y Construcción de FF. CC. del Ministerio de Obras Públicas, y los Servicios Técnicos del Metropolitano en estrecha colaboración, continúan realizando los estudios y preparando los correspondientes proyectos.

Durante todo el año ha continuado rigiendo la tarifa de 1 peseta, puesta en vigor el 6 de febrero de 1961. 15 céntimos se destinan obligatoriamente a la financiación de las mejoras y reformas del establecimiento.

En el transcurso del ejercicio se han terminado las obras de alargamiento y nuevos accesos de las estaciones de Menéndez Pelayo, Ríos Rosas, Tetuán y Tirso de Molina; han continuado las de Pacífico (muy próxima a terminarse), Sol, José Antonio, Bilbao, Iglesia y Cuatro Caminos, y se van a empezar en breve las restantes.

Esperamos que, a pesar de las dificultades, ya en parte vencidas, de encontrar el personal idóneo para este género de obras, y la necesidad de realizarlas sin interrumpir la explotación, se cumpla el plazo previsto para la terminación de todas ellas.

Como en años anteriores, el Excmo. Ayuntamiento, la Empresa Municipal de Transportes, y las diferentes Compañías que tienen instalaciones en el subsuelo, han dado al Metro todo género de facilidades para la ejecución de estas obras, con las que se obtendrá un aumento muy



grande en la capacidad de este medio de transporte de la Capital.

Las variaciones más importantes del Balance que merecen destacarse son las siguientes:

El pequeño aumento que se observa en la cuenta de "Primer Establecimiento" (Líneas en Explotación) y disminución en la de Primer Establecimiento (Líneas en Construcción) reflejan la incorporación a la primera de obras ejecutadas y que, por consiguiente, se descargan de la segunda.

La cuenta de Reformas y ampliación del Primer Establecimiento está incrementada por las adquisiciones realizadas, obras ejecutadas y en curso de ejecución.

Las cuentas de "Gastos y quebrantos de emisión de títulos" y "Estampillado de Cédulas" aparecen con saldos inferiores en este Ejercicio, por las amortizaciones hechas en las mismas.

En el Pasivo se ha incrementado el Fondo de Reserva legal, cubriendo sobradamente el 20 por 100 del Capital Social, para lo cual se le ha incorporado el importe a que ascendía el Fondo de Reserva Extraordinario. Con ello, hemos dejado de detraer, en este Ejercicio, de las utilidades obtenidas, el 10 por 100 que de las mismas pasaban al Fondo de Reserva Legal.

Los Fondos de amortización han continuado incrementándose debido a las cantidades a ellos destinadas.

Como nuevas cuentas del Balance, aparecen en el Pasivo las de "Reservas Voluntarias" y "Previsión para Inversiones" (Ley 26-12-57), creadas en virtud de la liquidación del ejercicio pasado. También figura la del Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, por el importe del crédito, deducida su primera anualidad de amortización, que nos ha concedido para que las obras de ampliación y reforma lleven el ritmo más acelerado posible.

Este crédito, y algún otro que pueda ser necesario, lo concede el Gobierno, con el fin de tener los fondos precisos



para poder imprimir a dichas obras y ampliaciones una mayor rapidez, y serán amortizados con el producto de los 15 céntimos por viajero, que por disposición oficial, se afectan obligatoriamente a la financiación de las obras y mejoras del Establecimiento.

En la cuenta de "Pérdidas y Ganancias" se recogen, en los Productos de la Explotación, los ingresos que corresponden a los 15 céntimos por viajero, de los que hemos hecho mención anteriormente.

Del sobrante total, después de hacer la deducción estatutaria obligada, se siguen dotando, siguiendo el mismo criterio del ejercicio pasado, las reservas voluntarias y la previsión para inversiones, en la cuantía que las utilidades permiten, con el fin de continuar acogiéndonos a la desgravación del Impuesto de Sociedades que concede la Ley de 26 de diciembre de 1957.

Se señala y detalla a continuación, en la forma acostumbrada, la distribución de la disponibilidad de los beneficios.

### SUBURBANO DE CARABANCHEL

La explotación de este ferrocarril, construido y equipado totalmente por el Ministerio de Obras Públicas, como ya conocen los Sres. Accionistas, fue encomendada al Metropolitano por dicho Ministerio.

En el transcurso del ejercicio, el tráfico se ha desarrollado con toda normalidad, a pesar de las grandes masas de público que hubo que transportar durante la Feria del Campo, en que hubo día en que el número de viajeros llegó a 127.000 (casi el triple del tráfico normal). Todo esto se logró mediante una adecuada previsión y organización de los servicios, y reforzando el parque de 20 coches propios del Suburbano con 12 del Metropolitano que, convenientemente modificados para circular al aire libre, se transportaron desde nuestras cocheras de Cuatro Caminos



a las del Suburbano, en Aluche, permaneciendo allí varios meses con este objeto.

Actualmente el Ministerio de Obras Públicas ha encargado la construcción de 6 automotores para el Suburbano, que permitirán el año próximo aumentar en gran escala su capacidad de transporte, mediante el empleo de trenes de tres unidades en vez de dos, que se emplean actualmente. Ello es necesario porque, si bien el material existente basta para el servicio normal, en las horas punta y en días festivos en que el tiempo es bueno la aglomeración de viajeros es excesiva para el material de que se dispone.

Los resultados económicos de la explotación producen un déficit, que el Estado satisface puntualmente. La tarifa de 1,50 pesetas con derecho a correspondencia con Metro es baja, y sería conveniente establecer unas tarifas justas que no necesitaran subvención.

### AMPLIACIONES Y MEJORAS

Al mismo tiempo que se alargaban las estaciones de la línea I, se ha procedido a modernizar su parte antigua (estación y accesos), mediante nueva decoración e instalación de alumbrado fluorescente. Se ha modificado la estructura de los andenes, dejándolos en voladizo para la mejor colocación de cables y tuberías, y, como es natural, se ha renovado su pavimento.

También se ha continuado la modernización y nuevo decorado de algunas otras estaciones y accesos en otras líneas, y se ha proseguido la instalación de taquillas-control suprimiendo revisiones en aquellos accesos en que, por su amplitud, en relación con su tráfico, resulta esto posible.

Se ha comenzado la instalación de puertas automáticas de acceso a los andenes, las cuales, mediante pedales electrónicos accionados por los trenes, se cierran automáticamente cuando llega un tren y se abren cuando éste



abandona la estación, evitando así que el público entre atropelladamente cuando el tren va a salir, y consiguiendo evitar peligros para el usuario imprudente y disminuir el tiempo de parada en la estación.

Han sido colocadas hasta ahora en las estaciones de Bilbao y Atocha y se irán extendiendo a otras estaciones importantes, actualmente en obras para su alargamiento, a medida que sea posible.

En cuanto a instalaciones eléctricas, han quedado tendidos los nuevos cables de interconexión subterráneos a 15.000 V. entre las subestaciones de Quevedo, Salamanca y Pacífico. Se han encargado grupos rectificadores para ampliar la capacidad de las subestaciones de Pacífico, Salamanca, Cuatro Caminos y Quevedo, y se están acondicionando los locales para su instalación.

Las nuevas instalaciones de señalización y enclavamiento eléctricos de la Línea núm. I van muy adelantadas y prácticamente acabadas en aquellos trozos en que han terminado las obras de alargamiento de estaciones.

En Cuatro Caminos se ha construido un nuevo edificio para Almacenes Generales y se han ampliado considerablemente las naves de Cocheras y Talleres para atender al aumento que se va a producir en el parque de material móvil.

En la vía y línea de contacto se han realizado importantes renovaciones para aumentar su seguridad y se ha encargado a una casa extranjera un vagón-esmerilador de vía para combatir el desgaste ondulatorio de carriles que se nos produce por efecto de la intensa circulación.

Respecto a nuevos coches se han puesto en servicio ocho unidades nuevas de nuestro tipo convencional y al mismo tiempo se han estudiado los tipos modernos, que se emplean en Metros extranjeros, para llegar a adoptar el tipo más adecuado para este ferrocarril.



## PERSONAL Y VARIOS

En el mes de agosto se firmó un Convenio Sindical con el personal de la Empresa, mediante el cual se fijaban algunas mejoras al mismo y se otorgaban primas para la jubilación voluntaria de los agentes que reúnan determinadas condiciones. Los mayores gastos producidos por estas mejoras deben compensarse con unas reducciones de las plantillas, que se están llevando a la práctica y en cuyo estudio están tomando parte casas especializadas en la organización del trabajo por métodos más modernos y productivos.

El Jurado de Empresa, tanto en la discusión del Convenio como en sus funciones normales, que ha venido realizando durante el transcurso del año, ha trabajado con intensidad en su labor, defendiendo siempre con tesón y energía los intereses que representa, pero actuando con objetividad y espíritu de colaboración para alcanzar los importantes objetivos a que está obligada nuestra Empresa.

Se ha dado la debida importancia a la labor social entre los agentes de la Compañía, por medio de reparto de juguetes, enseñanza a los hijos de los agentes, sorteo de cantidades en metálico, obsequios al personal más antiguo, representaciones teatrales, excursiones, colonias infantiles, etc.

En la Junta general ordinaria celebrada el día 27 de marzo de 1962, se nombraron accionistas censores para el ejercicio 1962 a los Sres. D. Julio Fernández Gamboa y D. Manuel Helguero Uribe, y como suplentes a D. Luis Gáldiz Hormechea y D. Ramón Corbella Alegret. Corresponde, por tanto, a los primeros actuar como accionistas censores de este ejercicio

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



## BALANCE DE SITUACION EN

ACTIVO	PESETAS
<b>INMOVILIZADO:</b>	
Primer establecimiento (Líneas en explotación)....	530.473.369,33
Primer establecimiento (Líneas en construcción)...	361.230,47
Talleres, Cocheras y Edificaciones varias:	
Terrenos y edificios.....	30.649.277,09
Maquinaria.....	<u>4.111.710,97</u>
	34.760.988,06
Centrales de producción y distribu- ción:	
Terrenos y edificios.....	25.100.440,05
Maquinaria.....	<u>21.930.508,39</u>
	47.030.948,44
Reformas y ampliación del Primer establecimiento.	107.533.878,45
Muebles, enseres y aparatos.....	7.282.523,23
Gastos y quebrantos de emisión de títulos.....	9.833.563,—
Estampillado de cédulas.....	25.000.000,—
Inversiones de la Reserva especial (Ley 30 diciem- bre 1943).....	16.417.315,75
Inversiones acogidas a la Ley de 15 julio 1954.....	3.107.786,57
Inversiones de la Previsión para Inversiones Ley 26 diciembre 1957.....	31.075.007,45
<b>REALIZABLE:</b>	
Fianzas.....	496.801,77
Inmuebles y terrenos ajenos a explotación.....	1.877.225,70
Deudores varios.....	20.975.038,91
Materiales y elementos en almacén de explotación.	45.735.632,36
Materiales y elementos en almacén de construcción.	362.579,02
<b>DISPONIBLE:</b>	
Caja y Bancos.....	111.351.110,15
Valores en cartera (títulos cotizados en Bolsa)....	395.387,79
CUENTAS DE REGULARIZACIÓN, TRANSITORIAS Y DE OR- DEN.....	2.603.841,22
CUENTAS DIVERSAS.....	28.175.604,99
<b>CUENTAS DE RESULTADOS:</b>	
Dividendo a cuenta.....	14.595.103,44
Suma.....	<u>1.039.644.936,10</u>
<b>NOMINALES:</b>	
Depósitos necesarios.....	3.188.500,—
TOTAL.....	1.042.833.436,10



# 31 DE DICIEMBRE DE 1962

PASIVO	PESETAS
<b>NO EXIGIBLE:</b>	
Capital.....	423.258.000,—
Fondo de reserva legal.....	86.344.600,—
Reserva por obligaciones amortizadas.....	8.836.500,—
Reservas voluntarias.....	31.050.000,—
Previsión para Inversiones Ley 26 diciembre 1957.....	31.050.000,—
Reserva especial (Ley 30 diciembre 1943).....	19.683.229,10
Reserva inversiones Ley 15 julio 1954.....	3.104.886,89
Remanente.....	556.849,87
Fondos de amortización.....	63.528.876,45
<b>EXIGIBLE A PLAZOS:</b>	
Bonos Hipotecarios 6,95 % emisión 1960.....	50.000.000,—
Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional.....	99.108.495,—
<b>EXIGIBLE:</b>	
Proveedores.....	8.877.148,31
Acreedores varios.....	4.079.947,54
Cupones vencidos por pagar.....	170.430,17
Impuestos por pagar.....	15.504.982,04
CUENTAS DE REGULARIZACIÓN, TRANSITORIAS Y DE ORDEN.....	20.106.178,77
CUENTAS DIVERSAS.....	40.244.525,40
<b>CUENTAS DE RESULTADOS:</b>	
Pérdidas y ganancias.....	134.050.286,56
<hr/>	
Suma.....	1.039.644.936,10
<b>NOMINALES:</b>	
Depósitos necesarios.....	3.188.500,—
<b>TOTAL.....</b>	<b>1.042.833.436,10</b>



### CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS

	<u>PESETAS</u>	
Productos de la explotación.....	437.457.284,79	
Ingresos ajenos a la explotación.....	827.384,17	
	<u>438.284.668,96</u>	
<i>A deducir:</i>		
Sueldos y jornales.....	108.040.533,34	
Seguros Sociales.....	13.951.391,62	
Pagas extraordinarias y diversas cargas sociales... ..	70.260.366,35	
Materiales, energía y diversos.....	76.997.277,76	
Contribuciones e impuestos.....	18.988.661,89	
Amortizaciones, depreciaciones y dotaciones varias.....	12.521.151,44	
Intereses de Bonos Hipotecarios 6,95 %, emisión 1960.....	<u>3.475.000,—</u>	<u>304.234.382,40</u>
<i>Saldo</i> .....		<u>134.050.286,56</u>
Reservas voluntarias.....	47.550.000,—	
Previsión para Inversiones (Ley 26-12-57).....	<u>47.550.000,—</u>	<u>95.100.000,—</u>
<i>Diferencia</i> .....		38.950.286,56
Remanentes anteriores.....		<u>556.849,87</u>
<b>SALDO TOTAL DISPONIBLE.....</b>		<u><b>39.507.136,43</b></u>



### DISTRIBUCION

	<u>PESETAS</u>	<u>PESETAS</u>
SALDO TOTAL DISPONIBLE.....		39.507.136,43
Dividendo de 3 por 100 neto a las acciones núme- ros 1 al 846.516, entre- gado a cuenta del Ejer- cicio último.....	12.697.740,—	
Dividendo complementario de 5 por 100 neto a las referidas acciones.....	21.162.900,—	
Parte alícuota a las 134 cé- dulas de fundación no es- tampilladas.....	22.691,56	
Para pago de impuestos...	<u>5.059.635,85</u>	<u>38.942.967,41</u>
SALDO QUE COMO REMANENTE PASA A CUENTA NUEVA.....		<u>564.169,02</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 1962.
  - 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 D. José Luis de Anchústegui.
  - 4.º Designar accionistas censores para el Ejercicio 1963.
- Madrid, 26 de marzo de 1963.

*Carlos Mendoza Gimeno,*  
Presidente del Consejo de Administración.

*Marqués de Unzá del Valle,*  
Vicepresidente.

*José Luis de Anchústegui,*  
Vicepresidente.

*Carlos de Eizaguirre - Juan Antonio Bravo - Pedro J. de Galíndez - Conde del Cadagua - Félix F. Valdés - Conde de Aybar - Conde de Almaraz - José María Aguirre*  
Vocales.



## INFORME DE LOS ACCIONISTAS CENSORES DE CUENTAS

Reunidos los que suscriben, como accionistas censores nombrados por la Junta general de accionistas de la Compañía Metropolitano de Madrid, de 27 de marzo de 1962, para examinar el Balance, Cuenta de Pérdidas y Ganancias, propuesta de distribución de los beneficios y la Memoria, correspondiente al Ejercicio de 1962,

### DECLARAN Y HACEN CONSTAR:

Que han tenido a su disposición todos cuantos libros de Contabilidad, Balance, Inventarios y antecedentes han creído conveniente examinar y, a su vista, proponen su aprobación, por no tener reparo alguno que formular.

Madrid, 5 de marzo de 1963.

*Julio Fernández Gamboa.*

(Firmado y rubricado.)

*Manuel Helguero Uribe.*

(Firmado y rubricado.)