

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL
DE ACCIONISTAS EL DÍA 22
DE MARZO DE 1934



EJERCICIO 1933

COMPAÑIA METROPOLITANO DE MADRID

MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL
DE ACCIONISTAS EL DÍA 22
DE MARZO DE 1934



EJERCICIO 1933

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

Señores accionistas:

De acuerdo con lo preceptuado en el artículo 24 de los Estatutos, cumplimos el grato deber de daros cuenta de los resultados del ejercicio de 1933.

RESULTADOS GENERALES DE LA EXPLOTACIÓN

El tráfico del Metropolitano ha continuado durante el año 1933 su constante ley de crecimiento, a pesar de las condiciones desfavorables en las que se han desenvuelto los transportes en España con motivo de la depresión general que se padece.

Los ingresos totales ascendieron a 17.426.128,39 pesetas, con aumento de 932.585,10 pesetas sobre los del año anterior. Conviene recordar, a los efectos de esta comparación, que la nueva línea de Torrijos se inauguró el 16 de septiembre de 1932.

Los gastos de explotación sufrieron un aumento de pesetas 755.830,81, debido principalmente a las importantes mejoras otorgadas en las nuevas Bases de Trabajo, de las que luego nos ocuparemos.

El número de viajeros transportados, ha sido 106.621.471, con aumento de 6.745.091 sobre los del anterior ejercicio.

Si examinamos el aumento de tráfico conseguido, se

observa que han contribuído a él poderosamente las estaciones de Lista y Diego de León, de la nueva línea de Torrijos, que desde el primer momento acusaron ingresos superiores a los previstos, confirmándose así con creces, la estimación que al comenzar la construcción de esta línea se hizo sobre sus futuros rendimientos.

En cambio, hemos tenido en el transcurso del año, una baja considerable, del 23 por 100, en la recaudación de la estación de Gran Vía, debida a la supresión del ascensor, cuya baja ha repercutido además principalmente en las estaciones de la línea número 1, en el trozo Cuatro Caminos-Tribunal. Muy en breve se reanudará el servicio del ascensor, según luego explicaremos, y tenemos la convicción de que restablecida esta comodidad, que tanto estiman los viajeros, continuará aumentando rápidamente la recaudación en esta zona, que es hoy día una de las más importantes y congestionadas de Madrid.

En las barriadas obreras de Tetuán, Cuatro Caminos y Vallecas, se ha mantenido sin disminución el tráfico, y hasta se ha notado en alguna de ellas, la de Vallecas, un aumento apreciable, a pesar de la aguda crisis que sufre la clase trabajadora.

Terminaremos estas consideraciones generales sobre nuestro tráfico, manifestando que el incremento más considerable se ha observado en la zona Retiro-Sol-Quevedo, y lo atribuimos a la gran frecuentación de trenes que a las horas de servicio normal se suceden cada dos minutos.

Como dato curioso conviene señalar que el día 25 de mayo, con motivo del festival celebrado en la Plaza de Toros Monumental, se dió por primera vez el servicio total a Ventas, simultaneándolo con el de lanzadera entre Goya y Diego de León, con tal éxito que se consiguió transportar a la estación de Ventas, a la ida al espectáculo, la respetable cifra de 14.824 viajeros, sin abandonar por ello el ser-

vicio a todas las demás estaciones de la línea, lo que augura un brillante resultado para el día en que se celebren frecuentes festivales en dicha Plaza de Toros Monumental.

El crecimiento de tráfico continúa en el año 1934 hasta los días en que esta Memoria se redacta, (mediados de febrero), habiendo sido el mes de enero de 1934 el de máxima recaudación mensual, obtenida hasta la fecha en el Metropolitano madrileño.

En el Balance de la Compañía, aparecen en su activo, incluídas ya en la cuenta de Primer Establecimiento (Líneas en explotación) las partidas de la línea de Torrijos, que en el Balance del año anterior se hallaban aún pendientes de pago, así como las referentes al Material Móvil, que en aquella época estaban todavía en construcción, lo que justifica el aumento que dicha cuenta de Primer Establecimiento (Líneas en explotación) ha tenido. Por este mismo motivo, ha bajado la cuenta de Materiales y Elementos en Almacén de Explotación, pues los elementos allí almacenados el año anterior, han tenido ya su adecuada aplicación. En cuanto al aumento de la cuenta de Talleres, Cocheras y Almacenes de Explotación, es debido a las importantes ampliaciones que en ellos se están efectuando, y de las que luego haremos referencia.

En el pasivo se reflejan los aumentos de las obligaciones amortizadas, y del Fondo de Reserva, de acuerdo con las normas establecidas en años anteriores.

AMPLIACIÓN Y MEJORAS DE NUESTRAS INSTALACIONES

En previsión de los futuros desarrollos de la red, la Compañía ha adquirido un importante lote de terreno, de 5.018 metros cuadrados de superficie, anejo a los actuales Ta-

lles y Cocheras de Cuatro Caminos, y está procediendo a la ampliación de los mismos.

Su favorable emplazamiento es indiscutible, pues se hallan en la inmediata proximidad de la estación de Cuatro Caminos, punto de confluencia de las dos líneas, y servirán, no sólo para los incrementos de tráfico de la red actual, sino para las necesidades de las futuras líneas.

Con objeto de facilitar los trabajos de revisión de los coches, se han construído en las actuales Cocheras de Cuatro Caminos, 256 metros de fosos visitables.

En la estación de Gran Vía, la Compañía solicitó a principios del año 1933, la reinstalación de su servicio de ascensores, proyectando al efecto el establecer dentro de la marquesina actual, dos amplios ascensores, en lugar del que primitivamente existía, toda vez que la práctica había demostrado la necesidad de esta mejora. Invocamos en nuestro apoyo, la evidente utilidad del proyecto y el perjuicio que a los viajeros se ocasionaba con la demora de su ejecución, y de rechazo a la Empresa, que veía desertar a los viajeros de esta estación ante la incomodidad de subir a pie su fatigosa escalera; pero a pesar de la evidencia de nuestros razonamientos, y de los favorables informes de los técnicos de todos los Centros oficiales, no pudimos conseguir la aprobación de la Superioridad, hasta el día 20 de octubre último, en cuya fecha se iniciaron los trabajos con gran actividad y hoy se hallan muy adelantados.

En nuestro deseo de proporcionar las máximas comodidades a los viajeros de esta estación de Gran Vía, cuya importancia ha de crecer de día en día, hemos solicitado de la Superioridad la autorización para construir un gran vestíbulo subterráneo, a altura de pasarela, para trasladar allí la actual taquilla de billetes instalada ahora en la calle, con lo que se evitarán los inconvenientes que ésta presenta, y se encauzarán mejor las corrientes de entrada y salida

de viajeros, con el consiguiente aumento en la capacidad del transporte.

A consecuencia de los trabajos de urbanización, realizados por el Excelentísimo Ayuntamiento, en la Glorieta de San Bernardo, la entrada a la estación de este nombre ha sido trasladada del jardín central a la acera situada junto a los Bulevares, en el final de la calle de Carranza.

En cumplimiento de lo ordenado por la Superioridad, y en atención a que en la Puerta del Sol, una vez establecidas las cinco escaleras de acceso, que actualmente existen en las aceras, podía desaparecer el acceso central, se procedió a su supresión. La Compañía proyecta aprovechar dicho pozo central, uniéndolo con el actual vestíbulo para constituir así un solo gran vestíbulo central subterráneo, el día en que se construya la nueva línea de los Barrios Bajos, y converjan en él los viajeros que acudan a las tres estaciones que entonces existirán en la Puerta del Sol.

Para atender a los futuros crecimientos de tráfico, se ha estudiado la conveniencia de aumentar la capacidad de los actuales coches, alargando sus cajas de modo que, la longitud de las mismas será de 14,30 metros en vez de los 11,75 metros y 12,50 metros que tienen las actuales. A título de ensayo se ha llevado a cabo la modificación en dos coches, y obtenida la autorización oficial se va a proceder a probarlos en la línea.

Una vez sancionadas por la práctica las ventajas de las señales acústicas en los coches, que enlazadas con el cierre automático de las puertas dan a los conductores la indicación de salida de los trenes, se han implantado ya en la línea Cuatro Caminos a Diego de León, y se está procediendo a aplicarlas a todos los coches de la red. Sus ventajas esenciales son las de que se aumenta extraordinariamente la seguridad para los viajeros, pues los trenes no arrancan hasta que las puertas se hallan cerradas, y se

facilita considerablemente la labor de los agentes de los trenes.

Como en años anteriores, se han ejecutado algunas ampliaciones y mejoras de menor importancia, tales como la ampliación de las Oficinas de Ventas, de Almacenes de Vía y Obras, la instalación de nuevas máquinas billeteras, de agujas accionadas por motor, de señales de seguridad, etcétera, y se ha continuado la campaña de mejorar las condiciones de ventilación del túnel.

NUEVA LÍNEA DE LOS BARRIOS BAJOS

Consecuentes con nuestro criterio de ir ampliando sucesivamente la red metropolitana, y dada la preferencia acordada a la línea de los Barrios Bajos, para que sea la primera que se construya, se efectuaron el pasado verano y otoño los trabajos de sondeo, y el mes de diciembre último, conocida ya la naturaleza del terreno, que el túnel va a atravesar, se abrió un concurso entre diversas casas constructoras, de competencia reconocida en esta clase de trabajos.

Cerrado el plazo de admisión de proposiciones el día 12 de enero de 1934, se está procediendo, al tiempo de redactarse esta Memoria, al examen detenido de las mismas, y si, como es de esperar, el coste total efectivo de la nueva línea de un lado, y los gastos de explotación, una vez aplicadas las nuevas Bases de Trabajo, de otro, permiten confiar en un resultado económico favorable, procederemos a su inmediata construcción. No hay que olvidar, en efecto, la conveniencia nacional de aminorar cuanto sea posible el paro obrero, y de realizar obras que como ésta de la línea de los Barrios Bajos no sólo han de contribuir a dar trabajo a numerosos obreros, durante su ejecución y en su

explotación, sino que una vez terminadas, al proporcionar nuevas facilidades de comunicación, fomentarán la edificación en aquella importante barriada, hoy aislada del centro de la población por la topografía de su terreno, creándose así nuevas actividades para los obreros de la edificación de Madrid.

BASES DE TRABAJO

En la Memoria anterior se dió cuenta de la actuación del Jurado Mixto, en el estudio de las nuevas Bases de Trabajo; la discusión de las mismas duró hasta el mes de marzo, y la decisión de dicho Jurado la encontramos tan falta de razón y fundamento, que presentamos el oportuno recurso al Excmo. Sr. Ministro de Trabajo.

A pesar de que el Tribunal Central Ferroviario, como Centro asesor de aquel Ministerio, informó en la tramitación de nuestro recurso, en sentido favorable a muchos de nuestros puntos de vista, el Excmo. Sr. Ministro de Trabajo, dictó, con fecha 15 de julio último, la resolución definitiva en contra del informe de dicho alto Tribunal consultivo, y ordenó se empezasen a aplicar las nuevas Bases de Trabajo el día 1.º de dicho mes, fijando en dos años su duración.

En estas Bases de Trabajo, que hoy rigen, se otorgan aumentos de jornales y ventajas muy importantes a nuestro personal, que goza así de una situación económica mucho más favorable que la de los restantes ferroviarios españoles.

Confiamos en que el personal, que tan positivos beneficios ha obtenido, corresponderá a ellos, extremando su celo en el cumplimiento del deber, a fin de que el servicio de transporte que el Metropolitano realiza, se efectúe en las mejores condiciones, dando completa satisfacción a sus viajeros. Y a ello tenderán también siempre nuestros esfuer-

zos, aportando cuantos perfeccionamientos produzca la técnica, pues toda Empresa que del público vive debe atenderlo cumplidamente, para que cada día acuda en mayor número, y el incremento de los ingresos así obtenidos, compense la subida de los gastos debida al alza de los jornales, y a las cargas financieras del capital, cada día mayor, al encarecerse la construcción.

Esta compensación económica, base de la armonía entre el capital y el trabajo, será la más firme garantía de la paz social. Jamás podrán crearse nuevas fuentes de riqueza, mientras este equilibrio económico no se produzca y se trabaje en un ambiente de hostilidad, de recelo y de odio.

OTROS ASUNTOS

Como en años anteriores, el suministro de energía que corrió a cargo de las Compañías productoras Unión Eléctrica, Hidráulica Santillana e Hidroeléctrica Española, se efectuó con la acostumbrada regularidad.

* * *

En la vacante producida por el fallecimiento de nuestro consejero D. Carlos L. de Eizaguirre, el Consejo nombró a su hijo D. Carlos Eizaguirre, Ingeniero industrial, confiando en que, por las dotes que reúne, continuará con acierto la labor tan intensa realizada desde la fundación de la Compañía por su antecesor. Como al mismo tiempo quedó vacante el cargo de vicepresidente que éste ostentaba, el Consejo, dentro de sus facultades estatutarias, acordó que lo desempeñe nuestro consejero D. Antonio González Echarte, que tan relevantes servicios ha prestado a la Compañía.

* * *

El día 24 de noviembre último falleció nuestro consejero D. Alfredo Moreno Ossorio. Pérdida tan sensible es lamentada vivamente por todos sus compañeros, que con su muerte se ven privados de un excelente auxiliar en sus deliberaciones, pues por la rectitud de sus sentimientos y entusiasmos por su profesión, era un colaborador valiosísimo. Seguros estamos de que todos los accionistas compartirán nuestro dolor por tan irreparable desgracia.

* * *

Para cubrir la vacante producida en el Consejo, éste ha acordado designar a D. Juan Antonio Bravo, no sólo por atender así a las indicaciones recibidas de importantes núcleos de accionistas, sino muy principalmente por los excepcionales conocimientos que posee en asuntos ferroviarios. Tan conocida es su personalidad en este aspecto, que creemos innecesaria toda exposición de sus méritos.

Entre los acuerdos que os proponemos al final, figuran la ratificación de los dos nombramientos de consejeros mencionados.

De acuerdo con lo establecido en los Estatutos, ha correspondido cesar a los consejeros D. Carlos Eizaguirre y D. Antonio González Echarte, cuya reelección sometemos también a vuestra aprobación.

BALANCE DE SITUACION EN

ACTIVO	PESETAS	CTS.
Primer establecimiento (Líneas en explotación)	106.196.736	36
Talleres, Cocheras y Almacenes de explotación	6.046.711	45
Talleres, Cocheras y Almacenes de construcción	2.023.959	69
Centrales de producción y distribución ..	10.019.446	—
Materiales y elementos en Almacén de explotación.	2.467.907	47
Materiales y elementos en Almacén de construcción	76.847	53
Muebles, enseres y aparatos.....	894.723	32
Gastos de emisión y quebranto de emisión de obligaciones	6.110.762	01
Caja.....	17.250	80
Bancos y Sociedades de Crédito	1.180.178	39
Fianzas	304.002	60
Dividendos a cuenta.....	1.740.000	—
<i>Sumas</i>	137.078.525	62
Cuentas de orden.		
Valores nominales en depósito	1.244.500	—
TOTAL	138.323.025	62

31 DE DICIEMBRE DE 1933

PASIVO	PESETAS	CTS.
Capital.....	58.000.000	—
Obligaciones	56.671.000	—
Obligaciones amortizadas.	1.329.000	—
Cupones vencidos por pagar.....	107.204	93
Obligaciones amortizadas por reembolsar.	110.851	24
Cuentas diversas	1.299.751	54
Fondo de reserva.	2.130.099	43
Fondo de reserva extraordinario.....	11.260.370	33
Remanente.....	510.773	39
Pérdidas y ganancias.....	5.659.474	76
<i>Sumas</i>	137.078.525	62
Cuentas de orden.		
Valores nominales depositados.....	1.244.500	—
TOTAL	138.323.025	62

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

Ingresos de la explotación

	PESETAS
Productos de la explotación.	17.426.128,39

A deducir

	PESETAS	
Gastos generales de la explotación, entretenimiento y reparaciones	7.701.439,92	
Socorro a empleados y obreros de la Compañía, contribuciones y varios.	807.063,71	
Intereses de obligaciones durante este ejercicio.	2.962.650,—	
Amortización de 165 obligaciones, Serie A; 209 obligaciones, Serie B, y 217 obligaciones Serie C	295.500,—	11.766.653,63
<i>Resultado del ejercicio</i>		5.659.474,76

5 por 100 para fondo de reserva	282.973,74	
5 por 100 para otras atenciones	282.973,74	565.947,48

<i>Diferencia</i>		5.093.527,28
<i>Remanente de ejercicios anteriores</i>		510.773,39

SALDO TOTAL DISPONIBLE		<u>5.604.300,67</u>
----------------------------------	--	---------------------

DISTRIBUCIÓN

	<u>PESETAS</u>	<u>PESETAS</u>
Dividendo de 3 por 100 a las 116.000 acciones en circu- lación, entregado a cuenta del ejercicio último	1.740.000,—	
Dividendo de 3 por 100 para completar el 6 por 100	1.740.000,—	
Dividendo suplementario de 1 1/2 por 100, a las referidas acciones núms. 1 al 116.000	870.000,—	
A las cédulas de fundación . .	435.000,—	
A las décimas de cédulas de concesión	<u>435.000,—</u>	<u>5.220.000,—</u>
 SALDO QUE COMO REMANENTE PASA A CUENTA NUEVA		 <u>384.300,67</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 1933.

2.º Aprobar la distribución de beneficios que se propone en esta Memoria, autorizando al Consejo para fijar la fecha en que hayan de pagarse los dividendos correspondientes.

3.º Aprobar los nombramientos de Consejeros a favor de D. Carlos Eizaguirre y D. Juan Antonio Bravo, y la reelección de aquél y de D. Antonio González Echarte.

Madrid, 22 de marzo de 1934.

Enrique Ocharan,

Presidente del Consejo de Administración.

Carlos Mendoza,

Antonio González Echarte,

Vicepresidentes.

Miguel Otamendi,

Director-Gerente.

Venancio Echeverría. - Tomás Urquijo. - Dámaso Escauriaza.

Agustín Crespi de Vallaura. - Carlos Eizaguirre.

Vocales.