

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

# MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACION  
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL  
DE ACCIONISTAS EL DIA 27  
DE MARZO DE 1950

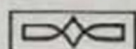


EJERCICIO 1949

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

# MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACION  
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL  
DE ACCIONISTAS EL DIA 27  
DE MARZO DE 1950



EJERCICIO 1949

## COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

SEÑORES ACCIONISTAS:

Nos reunimos en el día de hoy para cumplir el grato deber de dar cuenta de los resultados del último ejercicio de 1949.

En su transcurso se abrió al servicio público, el día 26 de marzo, el nuevo trozo de la línea de Embajadores, con sus dos estaciones de Palos de Moguer y Delicias, cuya inauguración oficial tuvo lugar la víspera, asistiendo las altas autoridades del Ministerio de Obras Públicas, Inspección del Estado, Ayuntamiento, Gobierno Civil, etc. En este mismo día se abrieron también al público los nuevos accesos de correspondencia de la estación de Sol.

La afluencia de viajeros que desde el primer momento se registró en las dos nuevas estaciones respondió perfectamente a nuestras profecías sobre el tráfico probable en dicha zona, de gran densidad de población, que queda así incorporada a nuestra red, de modo tan eficaz y directo, que en el recorrido desde su estación terminal de Delicias hasta la Puerta del Sol se invierten tan sólo siete minutos.

Los accesos inaugurados en la Puerta del Sol han cum-



plido asimismo holgadamente su objetivo, pues al facilitar la correspondencia entre las tres estaciones allí enclavadas, han descongestionado extraordinariamente la corriente circulatoria de viajeros en dicha céntrica plaza, encauzándola y al mismo tiempo dotándola de nuevas y amplias galerías de comunicación.

La contracción de viajeros, iniciada en el último trimestre del año 1948, de la que se dió cuenta en la Memoria anterior, ha continuado en el ejercicio 1949 y obedece a los motivos allí consignados; esto es: en primer lugar, al fenómeno tan conocido de que toda elevación de tarifas, y las nuestras se elevaron el 6 de diciembre de 1948, trae consigo una disminución de viajeros, y después, a las demás causas que han seguido imperando durante 1949, a saber: restricciones de flúido por la fuerte sequía, con la consiguiente secuela de paralizaciones de trabajo en muchas industrias madrileñas, crisis económicas, jornadas intensivas, tiempo seco agravado por un verano muy caluroso, etc.; a estas causas hay que añadir también la mejora y ampliación de los transportes urbanos de la superficie.

Pese a todos estos factores desfavorables, el Metropolitano ha dado su servicio con una intensidad de coches kilómetros próximamente igual a la del año anterior y una perfecta regularidad, transportando una media diaria de más de 900.000 viajeros y aumentando su recaudación no sólo por haber incorporado a la red el trozo Embajadores-Delicias, sino por el mayor ingreso por viajero, a causa del aumento de tarifas, y del mayor recorrido medio que cada uno de ellos efectúa. Con este incremento de ingresos se ha compensado el de los gastos, tanto los refe-



rentes a personal como los de encarecimiento de materiales, energía eléctrica, cargas fiscales, etc.; de modo que, en su conjunto, el resultado económico se sensiblemente igual al del año anterior, según se desprende de la cuenta de Pérdidas y Ganancias y su distribución. En esta comparación financiera hay que tener en cuenta que en el ejercicio 1949 han entrado por primera vez a disfrutar de los beneficios sociales las 70.500 acciones números 445.501 a 516.000, puestas en circulación en diciembre de 1946, de acuerdo con lo estipulado en las condiciones de su emisión.

Junto a estos resultados, que revelan la intensa labor realizada en la explotación de nuestra red, conviene destacar las importantes ampliaciones y mejoras efectuadas en las actuales instalaciones y el avance de los trabajos de construcción del trozo final de la línea de Legazpi, que se detallan más adelante en esta Memoria. La terminación de este trozo final de Legazpi completará en nuestra red la nueva gran línea Norte-Sur número III, Argüelles-Sol-Legazpi, de brillante porvenir, ya que con ella la barriada norte de Argüelles, cuya rápida expansión se ve de día en día y se refleja en el crecimiento de tráfico de nuestra estación actual de este nombre, que está sobrepasando al de Cuatro Caminos, quedará enlazada a través de la Puerta del Sol con la populosa e industrial zona de Delicias y Legazpi, junto a las orillas del Manzanares, de tan intensa actividad.

En la cuenta de Pérdidas y Ganancias se ven las cifras de ingresos y gastos de explotación durante el ejercicio y la distribución de beneficios entre las 516.000 acciones que entran a participar de ellos y las 181 cédulas de fundación no estampilladas.



Las variaciones habidas en el Balance durante el ejercicio se justifican como sigue:

En el Activo, el fuerte aumento en Primer establecimiento (Líneas en explotación) es debido a que ha pasado a él la parte de la línea de Legazpi que ha entrado en servicio, dejando de figurar, por tanto, entre las líneas en construcción. Por este motivo ha bajado correlativamente el capítulo de Primer establecimiento (Líneas en construcción). Los aumentos en Centrales de producción y distribución responden a las ampliaciones y refuerzos de dichas Centrales, así como los de los Materiales y elementos en almacén de explotación, a los allí acopiados en previsión de las futuras necesidades e intensificaciones de servicios.

Las variaciones en los Fondos de reserva del Activo y del Pasivo obedecen a las disposiciones legales dictadas; el aumento en el Pasivo de los Fondos de amortización, a las cantidades a este fin asignadas, y el de la cuenta de Pérdidas y Ganancias y remanentes, al mayor beneficio de explotación alcanzado.

### AMPLIACIONES Y MEJORAS

Bien conocido es de todos los accionistas que la preocupación constante del Consejo es la de mantener en plena eficiencia cuantos elementos integran la explotación de nuestro ferrocarril, cuidando no sólo de mantenerlos en un estado perfecto de conservación, sino de ir modificándolos con cuantas mejoras va aconsejando el constante progreso de la industria ferroviaria. Siempre hemos



sostenido el criterio de que en un servicio público de transportes, la primordial obligación de la Empresa es atender debidamente a los viajeros, único camino, a su vez, de conseguir una intensidad de tráfico que permita obtener la adecuada retribución al capital invertido, manteniendo así el crédito técnico y financiero de la Compañía.

Dentro de esta línea de conducta se destaca la labor realizada en el ejercicio 1949.

Se ha terminado la construcción de la Subestación de la calle del Divino Vallés, en la zona próxima al paseo de las Delicias y Legazpi, construyéndose la galería de cables a lo largo de aquella calle, y se ha reforzado el *feeder* Pacífico-Magdalena por el interior de la línea número I, para aumentar el suministro de energía desde Pacífico a la sección Callao-Delicias de la línea número III. También se ha reforzado la red de tracción en la sección José Antonio-Antón Martín.

Obtenido el oportuno permiso de importación, se ha procedido a encargar a Suiza un nuevo mutador o rectificador de corriente de 3.000 kilovatios de potencia, que incrementará nuestra actual capacidad de transformación.

Han continuado los trabajos de renovación de vía y su hormigonado, que se han ultimado ya en las estaciones de Ventas, Opera y General Mola; así como los de impermeabilización y decorado en las estaciones de Goya bis y Ventas, y accesos de las de General Mola, Lavapiés y Embajadores.

La prueba efectuada en la estación Sol I de la instalación de ventilación forzada ha dado tan buenos resultados, que estamos estudiando su implantación en el año 1950 en las estaciones de Banco, Sevilla, Sol II, José An-



tonio, Bilbao y Tirso de Molina. También se va a aplicar en las subestaciones de Quevedo y Pacífico para mejorar su temperatura durante el verano.

Se han modificado las diagonales de maniobra y sus señales en las estaciones terminales de Diego de León y Tetuán, y reformado la disposición de taquillas y revisiones en numerosas estaciones para facilitar el acceso y circulación de los viajeros.

En el deseo de mejorar el alumbrado en las estaciones, se ha reforzado en varias de ellas su potencia luminosa y efectuado en la estación de Opera ensayos de luz fluorescente, que vamos a instalar como prueba en otras, comenzando por las de Sol I y Banco.

En cuanto al material móvil, continuamos aumentando su número y perfeccionándolo; se ha construido y puesto en servicio la primera pareja de coche motor y remolque de la serie "L", con mayor confort, mejoras en su ventilación y nuevos tipos de *bogie*; está proyectada en la Oficina de Estudios de la Compañía y construída completamente por la Industria Nacional, presentando además, entre otras ventajas, la de una suspensión más elástica y una mayor solidez mecánica. Tenemos una segunda pareja muy adelantada en su construcción y acopiados los materiales para otras seis parejas más, que se irán construyendo sucesivamente. Hay además otras tres parejas encargadas a la Sociedad Euskalduna, continuando así nuestra tradición de recurrir, siempre que sea posible, a la Industria Nacional.

Simultáneamente se van introduciendo reformas en las disposiciones de cierres automáticos de puertas, refuerzos en los elementos resistentes de sus *bogies*, de sus te-



chos; mejoras para aumentar la comodidad e higiene de los viajeros y agentes, etc.

También se han ampliado los Talleres y Cocheras, adquirido máquinas herramientas, instalado en Cuatro Caminos muelles cubiertos para almacenaje de bobinas y cables, etc.

### LINEA DE LEGAZPI

Los trabajos de construcción de su trozo final, de unos 500 metros de longitud, en el que está comprendida la estación de Legazpi con sus accesos, se limitaron en la primera mitad del año a la ejecución del pozo de bombas y de la alcantarilla de drenaje, utilizando las escasas tablestacas disponibles hincadas con dos martillos Demag de 200 kilogramos, únicos entonces en servicio.

Al disponer de las tablestacas necesarias para la obra y de dos martillos Pajot de 600 kilogramos para la hincada y extracción, pudo emprenderse en el segundo semestre la construcción de los estribos de la estación propiamente dicha, primera fase de la obra a realizar.

Para la ejecución de la obra era indispensable desviar el tranvía en todo el tramo plaza de la Beata Mariana a la de Legazpi, y se efectuó dicho desvío de acuerdo con la Empresa Municipal de Transportes, que nos prestó su activa colaboración, y justo es consignar aquí nuestro profundo agradecimiento, que lo hacemos extensivo a las Empresas eléctricas, de gas, de agua y telefónica, por las facilidades que nos dieron en las reposiciones de sus respectivos servicios, exigidas por la ejecución de nuestras obras.



La energía eléctrica necesaria para el funcionamiento de los aparatos de hinca y extracción de tablestacas, bombas, etc., era tan deficiente de voltaje en aquella zona, que nos hemos visto obligados a montar elevadores de tensión. Como desde el primer momento se vió la necesidad de tener un tercer martillo de hinca y extracción de tablestacas para poder avanzar a la marcha prevista, solicitamos de la Superioridad el oportuno permiso de importación, sin que hasta la fecha se nos haya otorgado, aunque confiamos en que, dado su reducidísimo coste, lo conseguiremos en breve.

Organizado así el trabajo, tenemos muy avanzada la ejecución de los dos estribos de estación, que son la parte más delicada y difícil de nuestra tarea, ya que, al amparo o protección de la pantalla así creada, entre las casas vecinas y el grueso de nuestra obra, ésta se realizará en inmejorables condiciones de seguridad y rapidez, en un todo semejantes a las de una estación normal. Esperamos que, de no surgir dificultades imprevistas, se podrá dar cima a la labor y abrir al servicio público este trozo final a fines del presente año, plazo que se fijó al comenzar su ejecución.

### PERSONAL, TARIFAS Y VARIOS

Por Orden del Ministerio de Trabajo de 23 de diciembre último se concedieron nuevos aumentos al personal de la Compañía, que fueron publicados en el *Boletín Oficial del Estado* del 30 de diciembre, y que se aplicarán a partir del 1 de enero de 1950, sin que, por tanto, hayan gravado en lo más mínimo el ejercicio 1949.



Por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 13 de enero de 1950, publicada en el *Boletín Oficial del Estado* del 14 de enero, y que por su importancia recogemos aquí, se autorizó a la Compañía del Metropolitano a una elevación de tarifas, que, según dice en su preámbulo, es "para poder hacer frente al incremento de gastos de personal originado por aquella disposición del Ministerio de Trabajo y por otros conceptos de la explotación", añadiendo después "que así se podrá mantener la eficiencia actual y futura de un servicio tan imprescindible para el transporte urbano de la capital".

• Motivo de satisfacción para todos nosotros debe ser este reconocimiento oficial de la eficiencia del servicio público que el Metropolitano presta al transporte urbano de Madrid, y aún debe ser mayor nuestra satisfacción al ver que ha prevalecido este criterio de coordinación entre ambos Ministerios, el de Trabajo y el de Obras Públicas, por el que tanto ha propugnado el Consejo, pues siempre lo hemos juzgado indispensable para mantener la estabilidad financiera de nuestra Compañía. Con él confiamos en poder continuar, como en los treinta años que lleva de vida nuestra Empresa, mejorando y ampliando nuestra red para contribuir al crecimiento y progreso de la capital de España.

La elevación de tarifas autorizada fué de 0,5 pesetas en los billetes de 0,20, 0,25 y 0,30 pesetas, y empezó a regir el día 16 de enero de 1950.

Como en años anteriores, se celebraron las fiestas de conmemoración de Reyes con reparto de juguetes y sorteo de 20 máquinas de coser entre el personal femenino de la Empresa, y la Fiesta del 18 de Julio, de franca her-

mandad entre todos nuestros agentes. Se ha atendido a la Escuela de Aprendices y hemos seguido prestando apoyo económico a nuestra Agrupación Deportiva, que en la competición futbolística de Educación y Descanso ha quedado campeón de España entre todos los Grupos de Empresa de la nación. También se ha continuado apoyando en la forma acostumbrada al Cuadro Artístico de la Compañía.

En el Economato hemos tenido la satisfacción de ver coronados nuestros esfuerzos con unos favorables resultados, pues las gestiones, cuya intensificación anunciábamos en la Memoria del anterior ejercicio, realizadas de acuerdo y en unión de nuestros agentes, nos han permitido distribuir entre los mismos un total de artículos alimenticios de primera necesidad (arroz, lentejas, patatas, garbanzos, alubias, bacalao, etc.), que alcanza la cifra de 219.525 kilogramos, con un importe de 1.277.543,05 pesetas. Se distribuyó también calzado, mantas y madejas de lana, y una partida de 10.000 botes de leche condensada. Es de señalar a este respecto la buena disposición de nuestras autoridades de abastecimientos, que, haciéndose cargo de la importancia del problema, han prestado calor en todo momento a nuestras peticiones, a pesar de las dificultades alimenticias bien conocidas.

Al amparo de la Circular número 704 de la Comisaría General de Abastecimientos, formalizamos también oportunamente una operación de reserva de arroz, que nos permitirá distribuir una apreciable partida de dicho artículo entre nuestros agentes en el curso del año 1950. Convencidos de que la única forma de ayudar a salvar las dificultades económicas de la actual situación a nuestros



agentes es la de facilitarles víveres a precios regulares, tenemos iniciadas otras gestiones, por cuyo favorable logro haremos, como siempre, toda clase de esfuerzos.

La Compañía ha continuado entregando la fuerte aportación acostumbrada para la Caja de Previsión de su personal, institución que sigue su marcha normal, y mantiene el carácter autónomo que desde su creación ha tenido. Su desenvolvimiento económico es satisfactorio y permite ir mejorando los beneficios de los asociados, siempre en la medida que requiere la buena administración de los fondos que han de respaldar las atenciones actuales y, sobre todo, las del porvenir que se derivan de sus fines. Se ha mantenido asimismo la asignación destinada a los Fondos de urgencia, a los gastos de enseñanza que reciben en las Escuelas Salesianas un número muy crecido de hijos de agentes, ayudando también económicamente a distintas entidades de carácter educativo o social.

El Consejo ha nombrado, a reserva de vuestra aprobación, Consejero de la Compañía a D. Jesús María Rotache, marqués de Unzá del Valle, cuyas relevantes dotes de todos son conocidas, ocupando el cargo de Vicepresidente.

De acuerdo con los Estatutos, corresponde cesar a los Consejeros D. Carlos Mendoza y D. José Luis Anchústegui, cuya reelección sometemos a vuestra aprobación para seguir ocupando los cargos que actualmente desempeñan.



## BALANCE DE SITUACION EN

ACTIVO	PESETAS
Primer establecimiento (Líneas en explotación).	258.170.839,62
Primer establecimiento (Líneas en construcción).	9.920.749,58
Talleres, Cocheras y Almacenes de explotación.	15.277.009,51
Inmuebles y terrenos ajenos a explotación . . .	1.877.729,95
Centrales de producción y distribución . . . . .	17.178.065,03
Materiales y elementos en almacén de explotación . . . . .	22.129.163,29
Materiales y elementos en almacén de construcción . . . . .	39.003,55
Muebles, enseres y aparatos. . . . .	3.184.124,75
Gastos de emisión y quebranto de emisión de obligaciones y estampillado de cédulas . . . .	39.959.064,63
Caja . . . . .	115.356,64
Bancos y Sociedades de Crédito . . . . .	2.272.325,97
Fianzas . . . . .	484.645,46
Inversiones de la Reserva especial (Ley 30 diciembre 1943) . . . . .	4.314.116,26
Dividendos a cuenta . . . . .	8.717.001,53
<i>Suma</i> . . . . .	383.639.195,77
<b>Cuentas de orden:</b>	
Valores nominales en depósito. . . . .	4.722.500,—
<b>TOTAL</b> . . . . .	<b>388.361.695,77</b>

## 31 DE DICIEMBRE DE 1949

PASIVO	PESETAS
Capital . . . . .	258.000.000,—
Obligaciones . . . . .	30.000.000,—
Obligaciones amortizadas . . . . .	8.836.500,—
Fondos de reserva . . . . .	31.668.865,48
Reserva especial (Ley 30 diciembre 1943) . . . . .	4.207.300,14
Fondos de amortización . . . . .	6.641.006,73
Cupones vencidos por pagar . . . . .	463.162,70
Obligaciones amortizadas por reembolsar . . . . .	11.352,01
Cuentas diversas . . . . .	21.915.387,41
Pérdidas y ganancias y remanentes . . . . .	21.895.621,30
<hr/>	
<i>Suma</i> . . . . .	383.639.195,77
<b>Cuentas de orden:</b>	
Valores nominales depositados . . . . .	4.722.500,—
<b>TOTAL</b> . . . . .	<b>388.361.695,77</b>



### CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS

	PESETAS
Productos de la explotación y remanentes de ejercicios anteriores . . . . .	96.838.569,41
<i>A deducir:</i>	
Gastos generales de la explotación, socorros y gratificaciones al personal, contribuciones, intereses de obligaciones, amortizaciones, atenciones estatutarias, etc. . . .	73.783.200,80
<i>Resultado.</i> . . . . .	23.055.368,61
Fondo de Reserva estatutario . . . . .	1.159.747,31
<b>SALDO TOTAL DISPONIBLE . . .</b>	<b><u>21.895.621,30</u></b>

### DISTRIBUCION

	PESETAS	PESETAS
SALDO TOTAL DISPONIBLE . . . . .		21.895.621,30
Dividendo de 3,379 por 100 a las acciones números 1 al 516.000, entregado a cuenta del ejercicio último . . . . .	8.717.001,53	
Dividendo complementario de 4,571 por 100 a las referidas acciones . . . . .	11.793.998,47	
Parte alícuota a las 181 cédulas de fundación no estampilladas . . . . .	11.408,45	20.522.408,45
	<hr/>	<hr/>
SALDO QUE COMO REMANENTE PASA A CUENTA NUEVA . . . . .		1.373.212,85
		<hr/>



Terminamos sometiendo a vuestra aprobación los siguientes

### ACUERDOS

- 1.º Aprobar el Balance, Memoria, Cuentas y Actos del Consejo de Administración durante el año 1949.
- 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 Confirmar en su cargo de Consejero y Vicepresidente del Consejo de Administración a D. Jesús María Rotaeché, marqués de Unzá del Valle, y reelegir a los Consejeros D. Carlos Mendoza y D. José Luis Anchústegui en los cargos que actualmente ostentan.

*Madrid, 27 de marzo de 1950.*

*Carlos Mendoza,*

Presidente del Consejo de Administración.

*Marqués de Unzá del Valle,*

Vicepresidente.

*José Luis Anchústegui,*

Vicepresidente.

*Miguel Otamendi,*

Director-Gerente.

*Conde de Orgaz-Carlos de Eizaguirre-Juan Antonio Bravo-*

*Pedro Galíndez-Conde del Cadagua-Félix F. Valdés,*

Vocales.