

COMPANIA METROPOLITANO DE MADRID

MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL
DE ACCIONISTAS EL DÍA 27
DE MARZO DE 1940



MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL
DE ACCIONISTAS EL DÍA 27
DE MARZO DE 1940





NUESTROS CAIDOS

RELACION DE LOS AGENTES DE ESTA
COMPAÑIA ASESINADOS POR LAS HORDAS
ROJAS, QUE DIERON SU VIDA POR DIOS
Y POR SU PATRIA

Ballesteros López, Enrique.

Barrera Mandillo, Alfonso.

Bayo Colás, Avelino.

Benito Compte, Emilio.

Díaz Míguez, Martín.

Gete García, Hipólito.

Jareño Beteta, Antonio.

López y López, Antonio.

Martín y Martín, Joaquín.

Sáinz y Sáinz, Paulino.

Santos Santamaría, Leocadio.

Varo Reina, Francisco.

SEÑORES ACCIONISTAS:

Al reunirnos hoy después de la terrible convulsión que ha padecido España y tras una forzada interrupción de cuatro años, queremos que las primeras palabras que os dirijamos sean de entusiasta adhesión a nuestro invicto Caudillo Franco, y de piadoso recuerdo para los agentes de la Compañía que cayeron inmolados por la barbarie roja. Se honra esta Memoria, que hoy sometemos a vuestra aprobación, estampando en su primera página la lista de estos mártires que murieron en la defensa de su Fe y de su Patria.

Fieles a nuestro criterio de que deben marchar siempre acordes los hechos y las palabras, entendemos que la mejor manera de demostrar la adhesión a la política que representa el Glorioso Alzamiento, es la de cooperar activamente en la labor de la reconstrucción y engrandecimiento de España, cada uno dentro de su esfera de acción, y el Metropolitano, indudablemente, tiene ante sí ancho campo en donde desarrollar sus iniciativas. Por ello, tan pronto como quedó liberado Madrid, se apresuró a organizar los trabajos de reconstrucción de los tramos de túnel volados por la explosión del polvorín que los rojos

instalaron en la estación de Lista, a reparar los destrozos de la línea del Norte, de las Centrales, Talleres, instalaciones, etc., al mismo tiempo que activaba la reparación del material móvil, cuya conservación tanto se había descuidado durante los años de la guerra. De la eficacia de esta labor se puede juzgar por el dato de que el día 21 de Agosto de 1939 funcionaba ya la red completa del Metropolitano, y poco después, en el último trimestre del año, se ponía en servicio un número de trenes superior a la máxima circulación alcanzada antes del 18 de Julio de 1936.

Simultáneamente, el Consejo tomó otra importante determinación: la de continuar en el acto la construcción de la línea de Argüelles, interrumpida durante la época roja, pues si bien un criterio meramente económico de Empresa pudiera aconsejar el retrasarla en vista del estado de destrucción de aquella zona, tal demora había que desecharla, pues nuestro ferrocarril ha de contribuir poderosamente a que vuelva a la vida dicha barriada, ya que ofrece a los propietarios de los edificios destruidos, la seguridad de que al reedificar sus fincas, se encontrarán con las indudables ventajas que reporta este rápido y económico medio de transporte.

El Consejo, dentro de este orden de ideas, tiene el propósito de emprender, tan pronto como dicha línea se termine, la construcción de la importante línea de Bulevares, ya concedida, de 4 km. de longitud, que cruzará Madrid de Oeste a Este, y en la que cuatro de sus estaciones serán de correspondencia con la red actual, sirviendo así de enlace y alimentación de la misma. Va también a llevar a cabo las ampliaciones y mejoras en esta red que luego mencionaremos y tiene, por último, en estudio la construcción de otras nuevas líneas que oportunamente y antes de comenzarlas someterá a vuestra aprobación,

confiando en que la obtendrá, ya que, según antes dijimos, este es el camino que al Metropolitano se le presenta de colaborar en la magna obra del engrandecimiento de España.

EPOCA ROJA

Antes de entrar a daros cuenta de los resultados obtenidos en el actual ejercicio, haremos un rápido resumen de lo acaecido en el Metropolitano durante la dominación roja.

En Julio de 1936, días antes de estallar el Glorioso Movimiento, se amenazó a la Empresa con una huelga general si no se otorgaban al personal unas mejoras tan absurdas, que los ingresos totales de la misma eran insuficientes para satisfacerlas, y dicha petición se hacía a pesar de que los jornales que percibían sus agentes eran ya más elevados que los de cualquiera otra Empresa ferroviaria o tranviaria de España. Al mismo tiempo, la absurda huelga general de la construcción en Madrid, paralizaba las obras de la nueva línea de Embajadores.

Al estallar, después del 18 de Julio, aquella orgía de despidos, denuncias, saqueos y matanzas que enrojeció Madrid en aquellos trágicos días, se formó en el Metropolitano un Comité de Control que despidió a unos 30 agentes, entre ellos a Jefes de gran prestigio, y comenzó el característico derroche administrativo tan típico de la economía marxista, aumentando el número de agentes considerablemente, a pesar de la reducción del servicio, subiendo a capricho los jornales, etc., etc., para acallar así las luchas de las diversas Organizaciones obreras que se disputaban el mando.

La saña y el odio con que las Autoridades rojas persiguieron al Metropolitano, sus tentativas para destrozarlo, apoderándose de las líneas del Norte, de la de Diego de León, de la Estación de Ventas, etc., para instalar allí sus depósitos de explosivos, sus talleres de municiones, que ocasionaron tremendas catástrofes como la de la estación de Lista; las maquinaciones del Gobierno para incautarse primeramente de la explotación del ferrocarril, y luego, a última hora, cuando preparaba su huida a Francia, de nuestros fondos, con las consiguientes amenazas ante nuestra resistencia pasiva en el envío de inventarios, balances, etc., etc., no las relatamos con detalle. Basta su simple enunciación, para formarse clara idea de la lucha que tuvieron que sostener los Jefes, que adictos todos a la Empresa, como lo fueron en la memorable huelga de Octubre de 1934, consiguieron, ayudados por los agentes leales, el que en la histórica fecha del 28 de Marzo de 1939, el Ferrocarril Metropolitano de Madrid pudiese transportar a las masas de madrileños que salían al encuentro de las tropas victoriosas, si bien, como un mutilado más de guerra, presentaba su material móvil mermado y deteriorado, sus almacenes de piezas de recambio agotados, y en su cuerpo de piedra las honrosas cicatrices de sus túneles volados y destrozados por la barbarie y la ignorancia de las hordas rojas.

Los resultados económicos en esta época, no se pueden concretar exactamente todavía, pues como todo el dinero era rojo, se halla pendiente de la resolución final de su desbloqueo. En el Balance general en 31 de Diciembre de 1939, aparece la cuantía de las diversas cuentas bloqueadas.

El Consejo, dentro de las normas de prudencia en las que debe siempre inspirar sus actos, tiene ya hechas en

dicho Balance que hoy presenta a vuestra aprobación, las previsiones necesarias para cumplir con todos sus compromisos pendientes, habida cuenta de los coeficientes de desbloqueo fijados por el Gobierno en su Ley de 7 de Diciembre de 1939.

RESULTADOS GENERALES DE LA EXPLOTACION

Los ingresos obtenidos por la Compañía durante el año 1939, han sido de 24.831.272,59 pesetas, y si se comparan con los 18.290.238,90 pesetas recaudadas en el año 1935, último ejercicio normal, el aumento es de 35,7 por 100. A los efectos de esta comparación, conviene recordar que en el año de 1936 se abrió al servicio público la línea Embajadores-Lavapiés-Sol. Además, la penuria y desaparición de los otros medios de transporte, autobuses, tranvías y taxis, juntamente con la aglomeración de vecinos en nuestra zona a causa de la destrucción de las viviendas de otras barriadas, unida a la inclemencia del tiempo, lluvioso y frío, que tanto favorece al transporte subterráneo, son motivos que han influido sin duda en el notable incremento de tráfico alcanzado.

Al liberarse Madrid, el deplorable estado en que se hallaba nuestro material móvil y muchas de las instalaciones de vías, señales, etc., nos obligó a reducir el tráfico y a suprimir el servicio de noche, para dedicar todas nuestras energías a la reparación de los elementos averiados, al mismo tiempo que procedíamos a la reconstrucción de las galerías del túnel y estaciones destruidas. Debemos hacer resaltar que el personal no escatimó esfuerzo alguno en esta labor, y la fe y entusiasmo que puso en

su trabajo, en fuerte contraste con la apatía e indisciplina de la época anterior, dió como resultado el conseguir que en el último trimestre del año se pusiesen en servicio 3.345.456 coches-kilómetros, cifra a la que jamás había llegado el Metropolitano. En cuanto a los viajeros transportados, os diremos que en el mes de Diciembre último han excedido del **medio millón de viajeros diarios**, habiéndose recaudado en un día, el 23 de Diciembre, 100.929,15 pesetas y transportado 575.374 viajeros, cifras máximas de nuestro tráfico.

Fácilmente se comprende que ello ha exigido un aumento considerable en nuestros gastos al aumentar nuestras plantillas de movimiento, de talleres, vías y obras, etc.

Para encauzar aquellas enormes masas de viajeros, hemos hecho una labor educativa en el público por medio de avisos en los coches y estaciones y en la Prensa; hemos reforzado el personal de inspectores, interventores y mozos, aumentado las taquillas y revisiones, creado los vales sustitutivos de la moneda fraccionaria, poniendo además a la venta tacos de billetes valederos para entrar por una estación determinada; se han habilitado las máquinas billetteras automáticas, con mozos para su manejo, etc., etc. Con estas medidas se ha conseguido el que actualmente circulen los viajeros en el Metropolitano madrileño con un orden y disciplina que en nada tienen que envidiar a los que se observan en los del extranjero.

Pocas palabras bastarán para justificar las variaciones que se observan en el Balance de 31 de Diciembre de 1939 respecto al de 31 de Diciembre de 1935, último aprobado.

En el Activo, el aumento del Primer Establecimiento (Líneas en Explotación) obedece principalmente a que la línea Embajadores-Sol, que en el año 1935 figuraba en

Líneas en Construcción, ha pasado, como es lógico, a aquel capítulo desde el momento en que, terminados los trabajos, entró a formar parte de nuestra red en servicio. Por este mismo motivo ha bajado en el Activo el importe del Primer Establecimiento (Líneas en Construcción), ya que tan sólo figura ahora el importe de gastos hecho en la nueva línea de Argüelles. Los pequeños aumentos en las cuentas de Talleres, Cocheras y Almacenes, de Centrales de producción y distribución, de Muebles, Enseres y Aparatos, obedecen a las ampliaciones y mejoras realizadas y de las que luego hablaremos. El incremento en los Materiales y Elementos en Almacén de Explotación, demuestra las previsiones que hemos hecho para atender a la nueva línea de Argüelles y a las necesidades de la explotación y ampliación de la red actual. La baja en los Gastos de emisión y quebranto de emisión de Obligaciones, responde al saneamiento hecho en ella; y, finalmente, los Accionistas figuran por el importe que les falta abonar de la última emisión, en virtud del pago escalonado que en las condiciones de la suscripción se fijó.

En cuanto al Pasivo, el Capital figura por los 88.000.000 de pesetas a que se ha elevado después de la reciente emisión; el importe de las Obligaciones en circulación, baja por las que se han amortizado en este período, y en igual cuantía sube, como es evidente, el capítulo de Obligaciones amortizadas. El aumento del Fondo de Reserva se obtuvo por el cumplimiento de las prescripciones estatutarias y, por último, el nuevo concepto de Diversas cuentas bloqueadas, que aparece en el Activo y en el Pasivo, ya justificamos anteriormente el papel provisional que desempeña, hasta tanto que quede definitivamente resuelto este importante problema del desbloqueo.

AMPLIACIONES Y MEJORAS DE NUESTRAS INSTALACIONES

Continuando el plan de aumentar y perfeccionar nuestras instalaciones, se ha mejorado notablemente la ventilación de nuestro túnel, abriéndose al efecto amplios pozos en la Puerta del Sol, en la calle de Alcalá, junto a las estaciones de Sevilla, Banco, General Mola y Goya; en la calle de Atocha, cerca de Antón Martín; en la calle de Luchana, junto a las estaciones de Bilbao y Chamberí; en la calle Ancha, etc., con lo que se han evitado las fuertes corrientes de aire en los accesos que tanto molestaban a los viajeros, obteniéndose una mayor pureza del ambiente general del túnel.

Problema vital para el Metropolitano es el de aumentar su material móvil para atender debidamente al incremento de tráfico de la red actual y al que proporcionarán las nuevas líneas. Descuidado totalmente este problema durante el período marxista, le hemos dedicado ahora la máxima atención, reanudando los trabajos de alargamiento del material existente y encargando la construcción de nuevas parejas de coche-motor y remolque.

Se han agrandado nuestros Almacenes de Cuatro Caminos, y se está procediendo a la ampliación de nuestras Subestaciones de transformación, cables de alimentación y enlace entre las mismas, baterías de acumuladores, etc., para tener perfectamente garantizado el suministro de energía eléctrica. La construcción de una galería visitable de cables que va desde la Subestación del Pacífico a la Estación del mismo nombre, ha sido otra mejora importante.

Creemos inútil añadir que todo el material se está

adquiriendo en la industria nacional, y que sólo recurriremos al extranjero para aquellos contados elementos que no se construyen todavía en nuestra Patria, pues si el Metropolitano desde el año 1917 en que se creó, ha tenido como su mayor orgullo el ser una Empresa netamente española, y practicaba enérgicamente la autarquía cuando apenas era conocido el significado de esta palabra, ahora, en los momentos decisivos en que se encuentra España, hemos de mantener con más firmeza que nunca la conducta que desde el primer día ha sido norma constante de nuestra vida.

Además de estas ampliaciones ejecutadas ya unas y en vías de realización las restantes, la Compañía del Metropolitano tiene en proyecto otras para facilitar el libre acceso y circulación de los viajeros que en número cada día mayor afluye a nuestras estaciones; y si, como esperamos, obtenemos las oportunas autorizaciones oficiales, pronto serán un hecho los nuevos vestíbulos y accesos, notablemente más espaciosos que los actuales, de varias de nuestras estaciones, hoy tan congestionadas de público que a ciertas horas quedan totalmente taponadas. Tal ocurre en las de la Puerta del Sol, Atocha, General Mola (antes Príncipe de Vergara), Bilbao, etc., entre otras, y la Compañía no escatimará sacrificio alguno para evitar las molestias que por esta causa sufren ahora los viajeros. Con nuestra actividad actual y futura, procuraremos recuperar el retraso originado por el total abandono en que durante los tres años de guerra se ha tenido a cuanto representase mejora de los medios de transporte, comodidad del público y previsiones para el porvenir.

No queremos cerrar este capítulo de la ampliación y mejoras sin mencionar nuestro propósito de levantar un edificio social en los terrenos que poseemos en los Talle-

res de Cuatro Caminos, con fachada principal a la Avenida de la Reina Victoria, en el que se albergarán todos los servicios de la Empresa, con la consiguiente ventaja de centralizar en él las diversas oficinas que hoy se hallan repartidas en tres pisos de la Avenida de José Antonio, en Ventas y en Cuatro Caminos.

NUESTROS CAIDOS Y PERSEGUIDOS

Compartiréis con nosotros el profundo sentimiento de condolencia por los viles asesinatos cometidos en las personas de los agentes conocidos por sus ideas de orden y de justicia. El Consejo entendió era un deber moral inexcusable el que en los hogares de estos mártires, ya que era, desgraciadamente, imposible el restituirles el ser querido, no faltasen los recursos económicos que en vida aportaban, y a tal fin, se ha otorgado a cada familia directa una pensión vitalicia equivalente al jornal o sueldo que disfrutaba el agente el día en que fué asesinado, cuya pensión es transmisible a los hijos al quedar huérfanos, en las condiciones que oportunamente se fijaron.

Dichos mártires de la Causa figuran a la cabeza de sus respectivos escalafones y sus nombres se grabarán en una lápida en recuerdo constante del sacrificio que ofrendaron a la Patria.

En cuanto a los agentes que fueron expulsados por los marxistas por profesar también la ideología de orden y de justicia, o sufrieron rebajas de sueldos y categoría, así como aquellos otros agentes que por hallarse ausentes de la capital el día 18 de Julio de 1936 se reintegraron a sus puestos al liberarse Madrid, el Consejo acordó abonarles el saldo entre el importe de sus sueldos y jornales

desde el 18 de Julio de 1936 al 28 de Marzo de 1939, y los emolumentos que por sus trabajos fuera de la Compañía hubiesen podido percibir. En esta forma, si bien no quedan resarcidos de los sufrimientos morales que los perseguidos hubieran padecido, han encontrado una compensación equitativa de los quebrantos económicos que con aquellas medidas de castigo se les ocasionó.

DEPURACION DEL PERSONAL

En cumplimiento del Decreto fecha 1.º de Septiembre de 1939, que atribuyó a los Consejos de las Compañías la depuración del personal en las condiciones que el mismo señalaba, se nombró una Junta de Jefes compuesta de los Jefes de todos los Servicios de la Empresa, en idéntica forma a la establecida a raíz de la huelga de Octubre de 1934, en la que se presentó análoga labor depuradora y quedó resuelta con las máximas garantías de justicia y eficacia. Sus propuestas, elevadas a la Dirección, fueron sometidas al Consejo para su resolución y consiguiente tramitación a la Dirección general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes. Para su mejor asesoramiento se solicitó del Servicio Militar de Ferrocarriles los datos que se estimaron convenientes para el mejor cumplimiento de tan delicado cometido.

Al proveer las vacantes producidas tanto por la depuración del personal como por la intensificación del servicio, se ha dado preferencia a los Caballeros mutilados de guerra, ex combatientes y familiares de las víctimas de los marxistas, en proporción superior a la señalada por la Ley, y hemos tenido la satisfacción de recibir felicitaciones de los Centros oficiales encargados de

velar por su cumplimiento, en atención a la amplia preferencia dada a aquellos beneméritos de la Patria.

Ya os hemos indicado antes en esta Memoria que es digno de todo encomio el esfuerzo realizado por el personal de la Compañía que fué oportunamente depurado, y por el de nuevo ingreso. Gracias a su labor, se ha realizado la intensísima tarea de reconstrucción y reorganización de servicios consignada en esta Memoria, y ha mejorado considerablemente el trato que el público recibe en su relación con nuestros agentes, volviendo a reinar la corrección y cordialidad que tan rudo eclipse sufrió en la época roja. Seguramente aprobaréis la decisión que el Consejo tomó de recompensar con una gratificación de una mensualidad extraordinaria a todo el personal depurado, para corresponder a su buen comportamiento; además, con motivo de las fiestas de las Navidades de la Victoria, otorgó otra de una mensualidad también a todos los agentes que llevasen por lo menos un año en la Empresa, y de la fracción proporcional correspondiente al tiempo de servicio, a los que no tuviesen todavía en ella un año de antigüedad.

AMPLIACION DE CAPITAL

En cumplimiento de la autorización otorgada por la Junta General Extraordinaria de Accionistas celebrada el día 17 de Junio de 1936, se acordó en Octubre último poner en circulación 30.000 acciones de 500 Pts. nominales cada una, con numeración 146.001 al 176.000. El tipo de emisión se fijó a la par, mas los gastos de 12 Pts. por título, o sea en total 512 Pts. por acción. Para su pago se establecieron cuatro plazos, a saber: 62 Pts., del 1 al

30 de Noviembre de 1939; 150 Pts., del 1 al 5 de Enero de 1940; 150 Pts., del 1 al 5 de Julio de 1940; y 150 Pts., del 20 al 31 de Diciembre de 1940. Dichas acciones percibirán un interés fijo de 6 por 100 anual, sobre las cantidades entregadas a cuenta del pago del importe nominal de las mismas y desde la fecha de sus respectivos desembolsos, siendo de cuenta del accionista los impuestos correspondientes. Los abonos de estos intereses se efectuarán en 1.º de Julio de 1940 y 1.º de Enero de 1941, a partir de cuyo día cesará el interés fijo citado y quedarán incorporadas las 30.000 acciones de esta emisión al resultado de la explotación general de la Compañía en el conjunto de sus líneas.

A requerimiento de numerosos accionistas de la Compañía que por la desaparición de títulos en el período marxista no pudieron hacer uso de su derecho de suscripción dentro del plazo fijado, que expiraba el 30 de Noviembre último, se amplió éste hasta el 1.º de Julio de 1940, para procurar así evitar cualquier perjuicio que los accionistas pudieran sufrir por tal causa, dada la anormalidad verdaderamente excepcional de los momentos en que la emisión se realizaba.

Del éxito de la misma, nada hemos de decir; y una vez más quedó confirmado el sólido crédito de que goza nuestra Empresa.

NUEVA LINEA DE ARGÜELLES

Según antes se indicó, los trabajos de la nueva línea de Argüelles, interrumpidos durante la guerra, se reanudaron al liberarse Madrid, comenzando por realizar con toda urgencia las obras de apeo y consolidación de los

trozos que ofrecían verdadero peligro por el deterioro de las maderas de entibación, la descomposición natural del terreno debida a la acción del tiempo, etc., como consecuencia del abandono en que durante cerca de tres años habían permanecido.

Nuestra Sección de Construcción procedió luego al estudio detallado de la liquidación de la obra ejecutada hasta el 28 de Marzo de 1939 y a revisar los precios aplicables a la que resta por ejecutar, llegándose finalmente a la fijación de un aumento medio de un 29 por 100 sobre los precios unitarios de la línea Sol-Embajadores, últimamente construída, solución que la juzgamos favorable para nuestra Compañía, si la comparamos con los aumentos que las obras similares han tenido en Madrid.

En cuanto al plazo de terminación de la línea, se espera, salvo imprevistos, inaugurarla en la primavera del año 1941, y se llevan los trabajos en forma tal, que la estación de Callao pueda abrirse al servicio público antes de dicha fecha.

* * *

En la Junta General Extraordinaria de Accionistas celebrada el 17 de Junio de 1936, ya os dimos cuenta del fallecimiento del que había sido nuestro querido Presidente, D. Enrique Ocharan, y se tomó por unanimidad el acuerdo de que constase en acta el profundo sentimiento de pesar de la Junta. Hemos creído oportuno recordarlo hoy al redactar esta Memoria, primera que se publica después de haber sufrido tan sensible pérdida.

El Consejo cumple también el triste deber de daros cuenta de la muerte del Consejero D. Tomás Urquijo, que desde la creación de la Compañía compartió nuestras

labores con su clara inteligencia y la caballerosidad y ecuanimidad que le caracterizaban.

Para ambos os pedimos un especial testimonio de gratitud a su memoria y una oración para su alma.

* * *

En las vacantes producidas por tan queridos compañeros de Consejo, éste nombró provisionalmente a los señores D. José Antonio Galdiz y D. José Luis de Anchústegui, cuyas relevantes dotes hacen innecesario todo elogio por nuestra parte, y entre los acuerdos que hoy sometemos a vuestra aprobación figura el de confirmación de dichos nombramientos.

* * *

De acuerdo con lo establecido en los Estatutos, ha correspondido cesar a los Consejeros D. Miguel Otamendi y D. Juan Antonio Bravo, cuya reelección sometemos a vuestra aprobación.

BALANCE DE SITUACIÓN EN

ACTIVO	PESETAS	CTS.
Primer establecimiento (Líneas en explotación).	122.586.567	59
Primer establecimiento (Líneas en construcción).	3.153.053	26
Talleres, Cocheras y Almacenes de explotación.	7.167.627	81
Talleres, Cocheras y Almacenes de construcción.	2.064.151	82
Centrales de producción y distribución.	10.825.130	68
Materiales y elementos en almacén de explotación.	3.683.930	25
Materiales y elementos en almacén de construcción.	61.069	80
Muebles, enseres y aparatos.	1.160.202	95
Gastos de emisión y quebranto de emisión de obligaciones (títulos en circulación).	5.926.336	13
Caja.	22.902	64
Bancos y Sociedades de Crédito.	4.652.198	32
Fianzas.	346.590	60
Acciones.	988.000	—
Accionistas.	12.611.425	—
Dividendos a cuenta.	2.190.000	—
Diversas cuentas bloqueadas.	11.316.386	21
<i>Suma</i>	188.755.573	06
Cuentas de orden:		
Valores nominales en depósito.	1.933.500	—
TOTAL.	190.689.073	06

31 DE DICIEMBRE DE 1939

PASIVO	PESETAS	CTS.
Capital.	88.000.000	—
Obligaciones.	54.523.500	—
Obligaciones amortizadas.	3.476.500	—
Fondo de reserva.	2.931.628	05
Fondo de reserva extraordinario.	11.260.370	33
Cupones vencidos por pagar.	1.280.357	43
Obligaciones amortizadas por reembolsar	222.336	03
Cuentas diversas.	1.895.796	80
Remanente.	438.288	64
Pérdidas y ganancias.	8.041.342	04
Diversas cuentas bloqueadas.	16.685.453	74
<hr/>		
<i>Suma</i>	188.755.573	06
Cuentas de orden:		
Valores nominales depositados.	1.933.500	—
TOTAL.	190.689.073	06

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS

Ingresos de la explotación.

PESETAS

Productos de la explotación. 24.831.272,59

A deducir:

PESETAS

Gastos generales de la explotación, entretenimiento y reparaciones.	10.514.734,93	
Socorro a empleados y obreros de la Compañía, contribuciones y varios.	3.012.843,12	
Intereses de obligaciones durante este ejercicio.	2.855.352,50	
Amortización de 235 obligaciones Serie A; 280 obligaciones Serie B, y 299 obligaciones Serie C.	407.000,—	16.789.930,55
<i>Resultado del ejercicio.</i>		8.041.342,04
5 por 100 para fondo de reserva.	402.067,10	
5 por 100 para otras atenciones.	402.067,10	804.134,20
<i>Diferencia.</i>		7.237.207,84
<i>Remanente de ejercicios anteriores.</i>		438.288,64
SALDO TOTAL DISPONIBLE.		7.675.496,48

DISTRIBUCION

	PESETAS	PESETAS
SALDO TOTAL DISPONIBLE.		7.675.496,48
Dividendo de 3 por 100 de las 146.000 acciones núms. 1 al 146.000, entregado a cuenta del ejercicio último.	2.190.000,—	
Dividendo de 3 por 100 para completar el 6 por 100.	2.190.000,—	
Dividendo suplementario de 1,5 por 100 a las referidas acciones 1 al 146.000.	1.095.000,—	
A las cédulas de fundación.	547.500,—	
A las décimas de cédulas de concesión.	547.500,—	6.570.000,—
SALDO QUE COMO REMANENTE PASA A CUENTA NUEVA.		<u>1.105.496,48</u>

Terminaremos sometiendo a vuestra aprobación los siguientes

ACUERDOS

1.º Aprobar el Balance, Memoria, Cuenta y actos del Consejo de Administración, que comprende desde el 1.º de Enero de 1936 hasta el 31 de Diciembre de 1939.

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 Confirmar en su cargo de Consejeros a los señores D. José Antonio Galdiz y D. José Luis de Anchústegui, que lo vienen desempeñando provisionalmente.

4.º La reelección de los Consejeros D. Miguel Otamendi y D. Juan Antonio Bravo.

Madrid, 27 de Marzo de 1939.

Carlos Mendoza

Presidente del Consejo de Administración.

Antonio González Echarte Venancio Echeverría

Vicepresidentes.

Miguel Otamendi

Director Gerente.

*Dámaso Escauriaza - Conde de Orgaz - Carlos Eizaguirre -
Juan Antonio Bravo - José Antonio Galdiz - José Luis
de Anchústegui.*

Vocales.