

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACION
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL
DE ACCIONISTAS EL DÍA 17
DE MARZO DE 1948

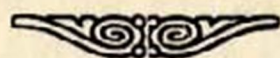


EJERCICIO 1947

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACION
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL
DE ACCIONISTAS EL DIA 17
DE MARZO DE 1948



EJERCICIO 1947

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

SEÑORES ACCIONISTAS:

Vamos a cumplir el precepto estatutario de daros cuenta de los resultados del ejercicio 1947.

Las dificultades con que han tropezado en Madrid, durante el año 1947, los transportes urbanos por la superficie de sus calles, han originado una fuerte disminución de su rendimiento, y, como consecuencia, nuestro ferrocarril se ha visto obligado a atender al exceso de viajeros que por aquel motivo a él acudía, especialmente a las horas en que el transporte es más urgente y necesario, y que por lo mismo son las de máxima congestión.

A cumplir esta importante y difícil misión hemos encaaminado nuestros esfuerzos, y gracias a la actividad y celo desplegado por todos los agentes de la Compañía y a la cooperación que hemos encontrado en los centros oficiales y en nuestros suministradores, en estos tiempos de inevitables restricciones, se ha conseguido que el Metro madrileño transporte una media de un millón de viajeros diarios, contribuyendo así eficazmente a resolver el pro-

blema de las comunicaciones urbanas en la capital de España.

Simultaneando con esta primordial labor, se han ido realizando las ampliaciones y mejoras de nuestras actuales instalaciones, y se ha dado un vigoroso avance a las obras de la nueva Línea de Legazpi, según se indica más adelante en esta Memoria.

El día de máximo tráfico ha sido el lunes 1 de diciembre último, en el que circularon 1.350.734 viajeros, cifra superior al censo de Madrid.

Se ve claramente en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias que, junto al incremento de ingresos que el intenso servicio realizado ha proporcionado, destaca el fuerte aumento de gastos, debido principalmente a las siguientes causas: las mejoras otorgadas al personal por Orden ministerial, publicada en el *Boletín Oficial del Estado* de 21 de marzo de 1946, se aplicaron en el pasado ejercicio solamente desde esta fecha, mientras que en el actual han gravado sobre el ejercicio completo; el precio que la Compañía ha abonado por la energía eléctrica a las entidades productoras sufrió, a partir de 1.º de enero de 1947, un aumento del orden del 30 por 100, y los costes de cuantos elementos son precisos para el buen funcionamiento, conservación y renovación, tanto del material móvil como del fijo de vías, estaciones, centrales, etc., ha tenido una acentuada carestía, así como los muy importantes capítulos de Contribuciones e Impuestos.

La importancia de todos y cada uno de estos sumandos explica perfectamente que sea tan elevado el incremento de los gastos de nuestro metropolitano, y como este fenómeno se repite con iguales características, no sólo en los ferrocarriles de cualquier clase que sean, sino en los

tranvías, autobuses, trolebuses y taxis de España y del Extranjero, se llega a la conclusión de que, en todos los países, los usuarios deben irse acostumbrando a la idea de que cada vez será preciso pagar a mayor precio el transporte que realicen.

Afortunadamente, el Metropolitano de Madrid tiene en la actualidad las tarifas más baratas del mundo, y hay, por tanto, ancho margen para que se puedan efectuar reajustes en ellas, sin que pierdan aquel carácter de excepcional economía que poseen.

Las variaciones que ha sufrido el Balance durante el ejercicio 1947, fácilmente se justifican.

En el Activo, el aumento de Primer Establecimiento (Líneas en explotación) es debido principalmente a las nuevas parejas de coche motor y remolque que entraron en servicio en el transcurso del ejercicio, a lo que hay que añadir el coste de las ampliaciones y mejoras en accesos, vías, etc. El gran incremento en Primer Establecimiento (Líneas en construcción) refleja el intenso avance de las obras de la nueva Línea de Legazpi; en la cuenta Talleres, Cocheras y Almacenes de explotación se han incluido las ampliaciones y mejoras en ellos realizadas, y en la cuenta de Gastos de emisión, los correspondientes a las acciones puestas en circulación en diciembre 1946. En cumplimiento de las disposiciones legales, se han destacado en el Activo las inversiones de la Reserva especial (Ley 30 de diciembre 1943).

En el Pasivo, los aumentos de la Reserva obligatoria, de la Reserva especial y de los Fondos de amortización responden a las decisiones acordadas, y los de la cuenta de Pérdidas y Ganancias y remanente, a los resultados financieros del ejercicio.

AMPLIACIONES Y MEJORAS

Por persistir las mismas dificultades para la adquisición de materiales de construcción que en años anteriores, no hemos podido realizar todas las ampliaciones y mejoras proyectadas y nos hemos limitado a las siguientes:

Inauguración de un nuevo acceso en la estación de Vallecas, que, al hacer independientes en horas de máximo tráfico la entrada y salida de viajeros, facilita la circulación de éstos. Instalación en la estación de Banco de España de una vía diagonal provista de las correspondientes señales de protección y mando a distancia, con el fin de realizar la maniobra de retroceso de los trenes cuando por averías quede interceptada la línea.

En la Central de Pacífico se ha mejorado la red de distribución de agua, y en la de Salamanca se ha montado un pórtico para descarga de maquinaria, habiéndose también tendido nuevos cables alimentadores desde la Subestación de Quevedo a Argüelles III, a lo largo de la Línea número IV, de Bulevares.

En los Talleres de Cuatro Caminos se han realizado obras de importancia, ampliando la nave de montaje, dejando dentro de la misma el carro transbordador, con las consiguientes modificaciones en las instalaciones eléctrica y de calefacción; en una nueva nave se han ampliado las secciones de soldadura, forja, fundición e instalación de tratamientos térmicos.

También se han aumentado las máquinas herramientas con la adquisición de una prensa de estampación, escopleadora, máquina de curvar tubos, etc., y se ha instalado un horno de gas-oil para el taller de forja, generador

doble de acetileno para la soldadura, compresor para impregnación de zapatas, juego de gatos, etc. Se han habilitado nuevas oficinas para Material y Tracción y Almacenes y para Escuela de Aprendices.

En Ventas se han ampliado la Clínica y las oficinas de Vías y Obras y Material fijo.

Ha continuado la construcción de máquinas automáticas expendedoras de billetes, mediante introducción en las ranuras de las monedas correspondientes, así como la de las máquinas fechadoras de billetes de taco, habiéndose ultimado 12 de las primeras y 25 de las segundas.

En lo referente al nuevo material móvil, la industria nacional terminó de entregarnos la segunda mitad de las 16 parejas de coche motor y remolque encargadas en marzo del año 1942, y en el transcurso del ejercicio han prestado todas servicio, a excepción de dos, cuyo montaje está a punto de ultimarse.

Los trabajos de conservación del material antiguo, refuerzos de algunos de sus elementos, modificación de otros, especialmente de los equipos de control tipo Westinghouse, instalación de areneros en todos los coches del ramal Opera-Norte, de faros supletorios en las cabinas de los coches, etc., han proseguido con toda actividad.

Nuestro parque de camiones ha aumentado con la adquisición de dos camiones Bedford, nuevos, de importación inglesa, de 5 toneladas cada uno, y se han ampliado los garajes.

LINEA DE LEGAZPI

Han proseguido con toda actividad los trabajos de construcción de la nueva Línea de Legazpi. Tiene 2 kilómetros de longitud en cifras redondas, y su primer trozo de 1.500 metros con sus dos estaciones de Palos de Moguer y Delicias, debe construirse en túnel, con arreglo al proyecto oficialmente aprobado, mientras que en el segundo trozo de 500 metros, con su estación terminal de Legazpi, las obras deben realizarse en zanja abierta.

En el transcurso del ejercicio fué ultimada la construcción de los 3,5 kilómetros de nuevas alcantarillas que a lo largo del total trazado era preciso construir, y se ha dado un gran avance en las reposiciones de servicios que la obra completa de nuestro ferrocarril requiere.

En el primer trozo, de 1.500 metros en túnel, el trabajo desde los grandes pozos de ataque, dotados de montacargas eléctricos, se ha efectuado sin interrupción durante todo el año, y si bien nos era conocida, por los sondeos previos, la naturaleza del terreno y, tanto en la estimación del avance probable como en el de su coste, se había tenido en cuenta esta contingencia, hemos creído conveniente intensificar el trabajo, abriendo nuevos pequeños pozos auxiliares de ataque. De esta forma se ha conseguido imprimir a la obra el ritmo previsto, pese a las dificultades surgidas por las restricciones de energía eléctrica y de gasolina, que afectan al funcionamiento de los montacargas y compresores y al transporte de tierras a vertedero y de materiales a obra, con su perturbadora repercusión en la organización de los turnos de trabajo. Esperamos, pues, que, salvo dificultades, este primer trozo quede totalmente

terminado dentro del plazo previsto al otorgarse la concesión y comenzar las obras.

En el segundo trozo, de 500 metros, con su estación terminal de Legazpi, se está terminando la alcantarilla tubular que corre a lo largo del estribo izquierdo de la estación, para empezar con actividad su ejecución. A tal fin se hicieron las oportunas gestiones para la obtención de tablestacas, cuyo acopio a pie de obra ha comenzado; de martinets para su hinc y extracción y demás elementos auxiliares, sin que se pueda por el momento fijar plazo exacto de ejecución de este trozo final, pues depende de la mayor o menor prontitud con que nos sean entregados dichos indispensables elementos.

PERSONAL Y VARIOS

Ya hemos indicado anteriormente la intensa labor desarrollada por los agentes de la Compañía, y que claramente se refleja en los resultados consignados en esta Memoria.

El Consejo ha procurado estimular la cordialidad entre jefes y subordinados en sus fiestas del 18 de julio, repartos de juguetes en Reyes, etc.; fomentar las actividades culturales, artísticas, deportivas, reforzando las subvenciones a tales fines dedicadas, y prestar especial cuidado a mejorar su Escuela de Aprendices, en la que reciben las adecuadas enseñanzas y se van forjando los obreros del porvenir, con una base sólida y un perfecto conocimiento del oficio a que se van a dedicar.

Como siempre, el Economato ha merecido la máxima atención, habiéndose realizado múltiples gestiones para adquirir artículos alimenticios, sin que, debido a los criterios con que por la Superioridad se ha regulado la mate-

ria en el presente ejercicio, haya sido factible alcanzar los resultados de años anteriores; no obstante, se consiguió adquirir y repartir más de 10.000 kilos de artículos de chacinería, en las mejores condiciones económicas para nuestros agentes.

La marcha próspera de la Caja de Previsión permite ir atendiendo en proporción creciente a las necesidades del personal, y la fuerte aportación que, con arreglo a las Bases de su creación, ingresa mensualmente la Compañía es la mejor garantía de su estabilidad financiera. Se ha aumentado la consignación fijada a los Fondos de urgencia benéficos, que, como su nombre indica, extiende su acción caritativa a aquellos casos de inmediata necesidad. Tenemos la seguridad de que todas estas medidas merecerán vuestra unánime aprobación.

Las activas gestiones que por parte de nuestra Compañía se realizaron cerca del Excmo. Sr. Ministro de Trabajo y de la Caja Nacional del Seguro de Enfermedad, con objeto de conseguir que quedáramos exceptuados del sistema de prestación médica, establecida por dicha Caja Nacional a partir de 1.º de enero de 1948, y pudiéramos continuar con nuestra antigua organización, no dieron los resultados que deseábamos. En efecto, con fecha 18 de diciembre de 1947 nos fué remitido por el Inspector Provincial de la referida Caja oficio denegando nuestra petición por los graves trastornos que originaría en aquellos momentos cualquier modificación que se introdujera en el acoplamiento realizado, sin perjuicio, decía, de que más adelante se pueda proceder a la elección de médico de zona por los agentes. Confiamos en que llegará, en plazo no lejano, tal oportunidad.

La energía hidroeléctrica suministrada por las entidades productoras Unión Eléctrica Madrileña e Hidroeléctrica Española, ha sido suplementada, en las épocas de restricción de energía, con la térmica producida por los motores Diesel de nuestra Central de Pacífico, dentro de las normas que, en cada momento, ha dictado el Ministerio de Industria. Estas han sido siempre fijadas teniendo muy presente el utilísimo servicio público que el Metropolitano realiza y la necesidad para el vecindario de la capital de España de que funcione con la máxima intensidad posible. Este hecho corrobora el espíritu de colaboración que hemos encontrado en los Centros oficiales y en nuestros suministradores, y al que hicimos alusión al comienzo de esta Memoria.

De acuerdo con los Estatutos, corresponde cesar a los Consejeros Sres. Conde del Cadagua y D. Félix F. Valdés, cuya reelección sometemos a vuestra aprobación.

BALANCE DE SITUACION EN

A C T I V O	PESETAS
Primer establecimiento (Líneas en explotación).	211.016.213,33
Primer establecimiento (Líneas en construcción).	16.847.831,38
Talleres, Cocheras y Almacenes de explotación.	14.351.708,28
Inmuebles y terrenos ajenos a explotación.	1.830.597,55
Centrales de producción y distribución.	15.920.117,17
Materiales y elementos en almacén de explotación.	19.060.348,89
Materiales y elementos en almacén de construcción.	31.047,30
Muebles, enseres y aparatos.	2.575.701,67
Gastos de emisión y quebranto de emisión de obligaciones y estampillado de cédulas.	37.870.307,73
Caja.	119.724,64
Bancos y Sociedades de Crédito.	9.855.422,14
Fianzas.	724.935,90
Inversiones de la Reserva legal (Valores mobiliarios).	7.838.265,23
Inversiones de la Reserva especial (Ley 30 diciembre 1943).	3.687.716,26
Accionistas.	31.725.000,—
Dividendos a cuenta.	7.622.855,44
<i>Suma.</i>	381.077.792,91
Cuentas de orden:	
Valores nominales en depósito.	11.962.500,—
TOTAL.	393.040.292,91

31 DE DICIEMBRE DE 1947

PASIVO	PESETAS
Capital.	258.00.0000,—
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.	10.107.016,56
Reserva especial (Ley 30 diciembre 1943).	3.580.916,79
Fondos de amortización.	6.020.671,05
Cupones vencidos por pagar.	537.284,87
Obligaciones amortizadas por reembolsar.	75.520,83
Cuentas diversas.	15.976.852,70
Pérdidas y ganancias, y remanente.	23.353.986,66
<hr/>	
<i>Suma.</i>	381.077.792,91
<hr/>	
Cuentas de orden:	
Valores nominales depositados.	11.962.500,—
TOTAL.	393.040.292,91

CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS

	PESETAS
Productos de la explotación y remanente de ejercicios anteriores.	89.026.875,68
<i>A deducir:</i>	
Gastos generales de la explotación, socorros y gratificaciones al personal, contribuciones, intereses de obligaciones, amortizaciones, atenciones estatutarias, etc. . . .	63.404.079,36
<i>Resultado.</i>	<u>25.622.796,32</u>
Fondo de Reserva legal.	2.268.809,66
SALDO TOTAL DISPONIBLE. . . .	<u>23.353.986,66</u>

DISTRIBUCION

	PESETAS	PESETAS
SALDO TOTAL DISPONIBLE.		23.353.986,66
Dividendo de 3 por 100 neto a las acciones números 1 al 445.500, entregado a cuenta del ejercicio último.	6.682.500,—	
Dividendo complementario de 4,98 por 100 neto a las referidas acciones.	11.092.950,—	
Parte alícuota a las 414 cé- dulas de fundación no es- tampilladas.	26.712,16	
Pago de impuestos.	2.510.585,08	20.312.747,24
SALDO QUE COMO REMANENTE PASA A CUENTA NUEVA.		3.041.239,42

Terminaremos sometiendo a vuestra aprobación los siguientes

ACUERDOS

- 1.º Aprobar el Balance, Memoria, Cuentas y Actos del Consejo de Administración durante el año 1947.
- 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 Sres. Conde del Cadagua y D. Félix F. Valdés.

Madrid, 17 de marzo de 1948.

Carlos Mendoza,

Presidente del Consejo de Administración.

José Luis de Anchústegui,

Vicepresidente.

Miguel Olamendi,

Director-Gerente.

*Conde de Orgaz-Carlos de Eizaguirre-Juan Antonio Bravo
Pedro Galíndez-Conde del Cadagua-Félix F. Valdés.*

Vocales.