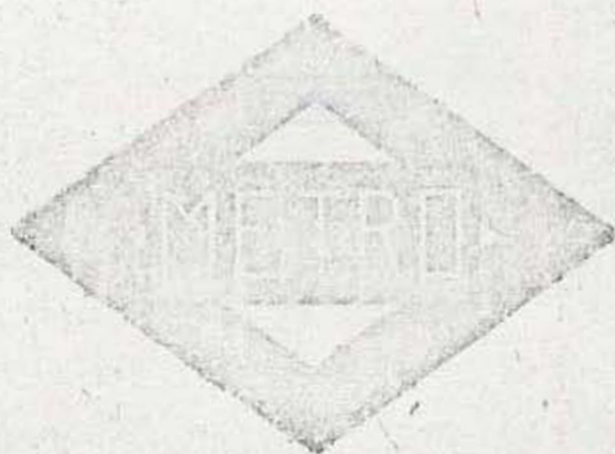


# MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACION  
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL  
DE ACCIONISTAS EL DIA 27  
DE MARZO DE 1951



EJERCICIO 1950

COMPAÑIA METROPOLITANO DE MADRID

# MEMORIA

QUE EL CONSEJO DE ADMINISTRACION  
PRESENTA A LA JUNTA GENERAL  
DE ACCIONISTAS EL DIA 27  
DE MARZO DE 1951





# COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID

SEÑORES ACCIONISTAS:

El Consejo de Administración de la Compañía del Metropolitano de Madrid, antes de entrar a daros cuenta de los resultados del ejercicio 1950, estima de su deber comunicaros que el día 2 de junio sufrimos la pérdida de nuestro queridísimo Presidente, Exmo. Sr. D. Carlos Mendoza, cuya insuperable actuación en el Metropolitano desde su origen, al iniciar la idea de su construcción en otoño de 1913, continuó sin interrupción a lo largo de las sucesivas ampliaciones de la red, hasta que, minada ya su salud en los últimos tiempos, figuró, sin embargo, con toda constancia presidiendo nuestro Consejo de Administración con el cariño y entusiasmo que siempre puso en el Metro, al que tanto amó. Estamos seguros de que todos los accionistas aquí presentes darán su absoluta conformidad a que conste en el acta de esta Junta general su unánime sentimiento de dolor por la pérdida de tan perfecto caballero cristiano y preclaro Ingeniero.

\* \* \*



Como ya adelantábamos en la Memoria del ejercicio anterior, a partir de 1 de enero de 1950, se aplicaron los nuevos aumentos al personal de la Compañía, publicados en el *Boletín Oficial del Estado* del 30 de diciembre anterior, y en fecha 16 de enero de 1950 comenzó a regir la elevación de tarifas autorizada por la Superioridad y publicada en el *Boletín Oficial del Estado* del día 14.

Esta elevación de tan sólo 5 céntimos en los billetes de 0,20, 0,25 y 0,30 pesetas es tan moderada, que el Metropolitano de Madrid, después del aumento, sigue trabajando con tarifas notablemente más económicas que las de los transportes urbanos similares, tanto en España como en el Extranjero. Y si insistimos una vez más en este concepto, es por la importancia que a nuestro juicio tiene, ya que disponemos de amplio margen para hacer frente a los encarecimientos que, en un futuro más o menos próximo, pueden sufrir los gastos de explotación.

Durante el año 1950 hemos seguido padeciendo los perjuicios de la persistente sequía, reflejados en las restricciones de energía y, por tanto, del servicio de trenes, en el gravamen en el precio del kilovatio-hora, en la reducción de jornadas de trabajo e implantación de horarios intensivos, con la consiguiente merma en las necesidades de transporte de nuestros usuarios, integrados principalmente por la parte más modesta del vecindario, etc.

A pesar de ello, y gracias al refuerzo de nuestra Central térmica de motores Diesel, se ha dado durante el año un servicio de 18.791.252 coches-kilómetros, con incremento de 4,43 % sobre el del año anterior.

Ha continuado la contracción de viajeros, iniciada ya hace dos años, si bien en el transcurso del ejercicio 1950



ha sido mucho menos acentuada, en términos tales que el aumento de ingresos conseguido con las nuevas tarifas ha permitido atender al gran aumento en los gastos de explotación y obtener beneficios sensiblemente iguales a los del anterior ejercicio.

Una nota interesante es la referente a los ingresos de las dos nuevas estaciones de Palos de Moguer y Delicias, inauguradas en 1949 y que han experimentado durante el año 1950 un aumento medio diario sobre el año anterior de 24,86 % y 21,94 %, respectivamente; con ello resulta que de las 44 estaciones que hoy constituyen nuestra red completa, sólo ha habido una con un porcentaje de subida mayor.

Estas cifras confirman una vez más el hecho tan conocido de que, al establecerse una nueva línea de Metro en una barriada, los vecinos, al principio, tardan algún tiempo en irse habituando a él, y luego, a medida que va transcurriendo el tiempo y van apreciando las condiciones de perfecta regularidad, velocidad y economía del servicio, lo usan con más frecuencia. Confirma también el acierto de haber construido esta línea Embajadores-Delicias-Legazpi, que completará la gran línea número III, de Argüelles-Sol-Embajadores-Legazpi, que cruzará Madrid de Norte a Sur, dirección en la que tan escasas son las comunicaciones directas, y que es la más interesante, ya que en esta orientación se ha ido extendiendo el casco de la población y, por tanto, son de mayor longitud los caminos a recorrer. Por ello entendemos que la utilísima labor que desde el primer día rindió a la capital su primitiva línea número I, Norte-Sur, de Tetuán-Sol-Vallecas, quedará ahora complementada al ultimarse la línea número III, en igual dirección Norte-Sur, de Argüelles-Sol-Legazpi.



En la Cuenta de Pérdidas y Ganancias se ven los resultados financieros del ejercicio, con las cifras de ingresos y gastos, y la distribución de beneficios entre las 516.000 acciones que entran a participar de ellos y las 153 Cédulas de Fundación no estampilladas.

Las variaciones habidas en el Balance se justifican como sigue:

En el Activo, el aumento en Primer establecimiento (líneas en explotación) es debido, en una pequeña parte, a las ampliaciones y nuevas instalaciones efectuadas en la red, y el resto, al importe del nuevo material móvil puesto en circulación. El fuerte incremento del Primer establecimiento (líneas en construcción) refleja el impulso dado a las obras del trozo Delicias a Legazpi. En Talleres, Cocheras y Almacenes de explotación se ha cargado asimismo el importe de la prolongación de las Cocheras y Talleres de Cuatro Caminos y el de la nueva maquinaria adquirida, y la cuenta de Materiales y Elementos en Almacén de Explotación refleja el aumento de los allí acopiados en previsión de las futuras necesidades e intensificaciones de servicios. El incremento en Centrales de producción y distribución se ha producido por los pagos a cuenta del nuevo mutador de 3.000 kilovatios de potencia, y de los cables de interconexión y refuerzo de los de alimentación del trozo de Legazpi. Aparecen, por último, en el Activo las cuentas de Acciones en Cartera, Accionistas y Dividendos pasivos, como consecuencia de la reciente ampliación de capital.

En el Pasivo figura ya el capital después de dicha ampliación, habiéndose pasado el importe de la prima de emisión a los Fondos de Reserva, lo que justifica su au-



mento, y el incremento de las Cuentas diversas está relacionado con la construcción de la nueva línea.

## AMPLIACIONES Y MEJORAS

Siguiendo la línea de conducta de años anteriores, hemos procurado, en el transcurso de 1950, mantener con la máxima eficiencia cuantos elementos integran nuestro ferrocarril, introduciendo aquellas mejoras que el progreso y la experiencia adquirida aconsejan adoptar.

En la subestación de la calle del Divino Vallés, en la zona de Delicias y Legazpi, terminada el año pasado, se ha llevado a cabo la instalación completa de dos grupos rectificadores o mutadores de 800 kilovatios de potencia cada uno, con todas sus instalaciones auxiliares. Se espera recibir en el plazo ofrecido el nuevo mutador de 3.000 kilovatios de potencia, construido en Suiza por la Casa Brown Boveri, del que se hizo ya mención en la Memoria del año anterior, y que reforzará considerablemente nuestra actual capacidad de transformación para atender a los futuros incrementos de tráfico.

Para la alimentación de esta Subestación de la calle del Divino Vallés hemos tendido un doble cable a 15.000 voltios desde la Subestación del Puente de la Princesa, de la Compañía Unión Eléctrica Madrileña.

También se tendió un cable a 1.000 voltios por el interior de nuestro túnel, desde nuestra Subestación de Salamanca a Ventas, para suministrar energía a estos Talleres, ampliándose, al efecto, su puesto de transformación.

En vista del buen resultado de la instalación de luz



fluorescente, hecha el año anterior en la estación de Opera, se ha dotado de este tipo de alumbrado a las estaciones de Banco y Sol II, y se va a aplicar a otras, empezando por la nueva estación de Legazpi.

Hemos extendido las instalaciones de ventilación forzada, iniciadas con éxito en Sol I, a las estaciones de Banco, Sol II, José Antonio y Bilbao, y está en marcha la ejecución de instalaciones análogas en otras estaciones. Con ellas se ha observado una notable mejoría en el ambiente de dichas estaciones, que ha sido muy apreciada por los viajeros.

Entre las numerosas obras de ampliación de vestíbulos, de taquillas, etc., citaremos como más destacadas las realizadas en la Puerta del Sol, pues, aprovechando las modificaciones radicales que el Municipio llevó a efecto en ella el pasado verano y otoño, se ensancharon los dos accesos situados frente al antiguo Ministerio de Gobernación (hoy Dirección General de Seguridad), y se construyó uno nuevo entre las calles de Carretas y Espoz y Mina, frente a la librería de San Martín, que contribuirá a facilitar las comunicaciones entre las tres estaciones de dicha Puerta del Sol, de tan trascendental importancia para nuestro tráfico.

Las cocheras de Cuatro Caminos se han ampliado en 30 metros de longitud en las vías 9 a la 14, y reformado la línea aérea.

Continuando la labor de mejoramiento de estaciones, se ha renovado la vía, colocándola sobre asiento de hormigón, en las estaciones de Goya II y Goya II bis, así como en Sol I.

Intensa ha sido también la labor dedicada al material



móvil de la Compañía, habiéndose puesto en servicio cuatro nuevos coches del último tipo estudiado por la Compañía, y cuatro bogies motores, y está muy adelantada la construcción de otros ocho coches, que entrarán en servicio en el año en curso. Se han montado en nuestros Talleres 10 equipos nuevos de mando, utilizando materiales nacionales, y puesto en servicio 30 motores de tracción suministrados asimismo por la Industria nacional.

Para mejorar las condiciones de trabajo de nuestros agentes en los trenes, continuamos montando en los coches las protecciones de los Jefes de tren, tan necesarias a las horas de máximo tráfico, e instalando dispositivos en las cabinas de mando, para mayor comodidad de los conductores. También vamos mejorando los pisos de los vehículos, techos, cierres de puerta y demás elementos del material antiguo, a fin de modernizarlo y rejuvenecerlo, mejorando sus condiciones y las de higiene y confort de los agentes de los trenes.

## AMPLIACION DE CAPITAL

La Junta general extraordinaria de accionistas de 27 de marzo de 1950 acordó, por unanimidad, autorizar al Consejo de Administración de la Compañía para poder tomar la decisión de emitir, obteniendo previamente las autorizaciones legales necesarias, hasta 60 millones de pesetas nominales en acciones, cuya emisión podría fraccionarse. El derecho de suscripción se reservó en su totalidad a los accionistas, dejando al Consejo de Administración en libertad de decidir las fechas de puesta en circulación de



las nuevas acciones, tipo de emisión, fechas en que deberán hacerse los desembolsos de los dividendos pasivos e intereses que habrán de abonarse mientras no queden incorporadas al resultado de la explotación general de la Compañía en el conjunto de sus líneas, lo que también fijará oportunamente, como asimismo las demás características de la emisión y de los títulos.

En su consecuencia, el Consejo de Administración, en su sesión del 12 de diciembre, y con arreglo a la Orden ministerial comunicada de Hacienda de 22 de noviembre anterior, acordó poner en circulación 516.000 acciones de 500 pesetas nominales cada una, con numeración 516.001 al 567.600, al tipo de 120 %, ó sea 600 pesetas por título, fijando un primer plazo de desembolso de 350 pesetas (50 % más 100 pesetas de prima), que debería abonarse del 15 de diciembre al 10 de enero de 1951, y cuyo segundo plazo se fijaría oportunamente. Asimismo se determinaron los intereses que desde 1 de enero de 1951 percibirán estas nuevas acciones, a las que tendrían derecho de preferencia los tenedores de las 516.000 acciones en circulación, en proporción de una nueva por cada diez que poseyeran, así como los demás detalles de la suscripción.

Esta fué un éxito que demostró una vez más el sólido crédito financiero de que goza la Empresa.

## LINEA DE LEGAZPI

En la Memoria anterior dábamos cuenta del estado en que se hallaba a comienzos del año 1950 la construcción del trozo final Delicias-Legazpi, en el que está incluida la estación de este nombre.



El gran impulso dado a los trabajos para alcanzar el máximo avance compatible con la seguridad de los mismos ha permitido ultimar la construcción de la obra de fábrica del trozo final de la línea dentro del año 1950.

En la hinca y extracción de tablestacas hubo que vencer las dificultades originadas por las restricciones, aunque atenuadas, en el suministro de energía, cuyo exiguo voltaje, además, impedía el empleo simultáneo de los medios auxiliares disponibles; como consecuencia de las deficientes condiciones en que por tales motivos funcionaban éstos, se ocasionaron, entre otras, repetidas roturas del émbolo de los martinets, que, por ser de acero y fabricación especiales, exigieron improvisar sus sucesivas reparaciones para no interrumpir la obra.

Pese a todo ello, se alcanzó, con el empleo de recintos tablestacados de longitud conveniente, un ritmo armónico en las distintas fases de la operación, desde la apertura de la zanja previa a la hinca, hasta el terraplenado posterior a la extracción de las tablestacas. Con las 1.500 disponibles se efectuó la hinca de más de 5.000, lo que denota la eficiencia con que se llevó a cabo la hinca y extracción de las mismas, y al amparo de los estribos así contruídos, con su prolongación superior como pantalla de contención del terreno, se ha ejecutado la totalidad de la obra, como si se tratase de un tramo normal en zanja, sin obstáculo alguno.

Arrancada la última tablestaca a fines de diciembre, en un plazo de dos meses, han quedado terminados en dicho trozo Delicias-Legazpi los trabajos de tendido de vía, línea aérea, señales, decoración de estaciones y accesos, etcétera, en condiciones de comenzar su explotación. Y,



efectivamente, con fecha 1 de marzo, ha tenido lugar la inauguración oficial, con asistencia de las autoridades, y al día siguiente, a las 6,30 horas de la mañana, quedaba abierta al servicio público.

## PERSONAL Y VARIOS

Como en años anteriores, nos complacemos en hacer resaltar el buen comportamiento del personal. La Compañía, a su vez, ha procurado fomentar el espíritu de fraternidad entre todos sus agentes, y las fiestas de los Reyes, con el reparto de juguetes y sorteo de máquinas de coser, y del 18 de julio con el de meriendas, así como la atención prestada a la Caja de Previsión, al Seguro de Enfermedad, a la Escuela de Aprendices, a la Agrupación Deportiva, y las asignaciones destinadas a los Fondos de urgencia, gastos de enseñanza a los hijos de los agentes en las Escuelas Salesianas, etc., son la prueba más convincente de sus esfuerzos en pro de mantener y acrecentar la hermandad entre cuantos laboran, aportando su trabajo y su inteligencia, en esta Empresa del Metropolitano, tan indispensable para la vida y prosperidad de la Capital de España.

En el Economato hemos superado los resultados del año anterior. En primer lugar se llevó a feliz término la operación de reserva de arroz, distribuyéndose 113.600 kilogramos, habiendo tenido la satisfacción de comprobar que el precio de venta a que se ha facilitado a nuestros agentes ha sido el más bajo de que tengamos noticia en



operaciones similares. Decretada en el curso de 1950 la libre circulación y comercio de los principales artículos alimenticios, se han efectuado repartos por un total de 236.410 kilogramos y un importe de 2.025.553 pesetas, con notable incremento sobre el del pasado año. Para la campaña del 1951 hemos formalizado ya operaciones de reserva de arroz y azúcar.

La energía hidroeléctrica nos la han seguido suministrando, como en los pasados años, la Unión Eléctrica Madrileña y la Hidroeléctrica Española, ayudadas por nuestra Central térmica de motores Diesel, con lo que se ha conseguido vencer las grandes dificultades, ya antes mencionadas, originadas por la fuerte sequía.

El Consejo acordó nombrar Presidente a D. Miguel Otamendi, Consejero fundador y Director-Gerente, en la vacante producida por el fallecimiento del Exmo. Sr. don Carlos Mendoza (q. e. p. d.), que ostentaba dicha Presidencia, y cuyo nombramiento se somete a vuestra ratificación.

En la vacante de Consejero que dicho fallecimiento ha producido, el Consejo os propone nombrar a su hijo primogénito, D. Carlos Mendoza y Gimeno, Ingeniero de Caminos, que posee una gran experiencia profesional, adquirida en los múltiples trabajos que con éxito ha llevado a cabo.

De acuerdo con los Estatutos, corresponde cesar a los Consejeros D. Carlos de Eizaguirre y D. Pedro Galíndez, cuya reelección sometemos a vuestra aprobación.



## BALANCE DE SITUACION EN

ACTIVO	PESETAS
Primer establecimiento (Líneas en explotación).	262.711.805,13
Primer establecimiento (Líneas en construcción).	30.336.672,09
Talleres, Cocheras y Almacenes de explotación.	16.062.983,03
Inmuebles y terrenos ajenos a explotación . . . . .	1.877.729,95
Centrales de producción y distribución . . . . .	21.030.398,77
Materiales y elementos en almacén de explotación . . . . .	25.610.951,24
Materiales y elementos en almacén de construcción . . . . .	39.003,55
Muebles, enseres y aparatos . . . . .	3.364.641,75
Gastos de emisión y quebranto de emisión de obligaciones y estampillado de cédulas . . . . .	40.302.051,40
Caja . . . . .	160.794,66
Fianzas . . . . .	441.374,16
Inversiones de la Reserva especial (Ley 30 diciembre 1943) . . . . .	4.314.116,26
Acciones en cartera . . . . .	34.200.000,—
Accionistas . . . . .	30.821.050,—
Dividendos a cuenta . . . . .	8.825.541,61
<i>Suma</i> . . . . .	480.099.113,60
<b>Cuentas de orden:</b>	
Valores nominales en depósito . . . . .	4.822.500,—
<b>TOTAL</b> . . . . .	484.921.613,60



# 31 DE DICIEMBRE DE 1950

PASIVO	PESETAS
Capital . . . . .	318.000.000,—
Obligaciones . . . . .	30.000.000,—
Reserva por obligaciones amortizadas . . . . .	8.836.500,—
Fondos de reserva . . . . .	36.828.865,48
Reserva especial (Ley 30 diciembre 1943) . . . . .	4.207.300,14
Fondos de amortización . . . . .	6.652.441,67
Bancos y Sociedades de Crédito . . . . .	1.504.229,13
Cupones vencidos por pagar . . . . .	463.945,49
Obligaciones amortizadas por reembolsar . . . . .	1.481,01
Cuentas diversas . . . . .	50.583.590,78
Pérdidas y ganancias y remanentes . . . . .	23.020.759,90
<i>Suma</i> . . . . .	480.099.113,60
Cuentas de orden:	
Valores nominales depositados . . . . .	4.822.500,—
TOTAL . . . . .	484.921.613,60



## CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS

	PESETAS
Productos de la explotación y remanentes de ejercicios anteriores . . . . .	106.717.596,52
<i>A deducir:</i>	
Gastos generales de la explotación, soco- rros y gratificaciones al personal, con- tribuciones, intereses de obligaciones, amortizaciones, atenciones estatutarias, etcétera . . . . .	83.696.836,62
<i>Resultado . . . . .</i>	23.020.759,90
Fondo de Reserva estatutario . . . . .	1.136.474,97
<b>SALDO TOTAL DISPONIBLE.</b>	<b>21.884.284,93</b>



## DISTRIBUCION

	<u>PESETAS</u>	<u>PESETAS</u>
SALDO TOTAL DISPONIBLE. . . . .		21.884.284,93
Dividendo de 3,42 por 100 a las acciones números 1 al 516.000, entregado a cuenta del ejercicio último . . . . .	8.825.541,61	
Dividendo complementa- rio de 4,53 por 100 a las referidas acciones . . .	11.685.458,39	
Parte alícuota a las 153 cédulas de fundación no estampilladas . . . . .	9.639,—	20.520.639,—
SALDO QUE COMO REMANENTE PASA A CUENTA NUEVA. . . . .		<u>1.363.645,93</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 1950.
- 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 Presidente del Consejo de Administración a D. Miguel Otamendi, y en el de Consejero, a D. Carlos Mendoza y Gimeno, y reelegir a los Consejeros D. Carlos de Eizaguirre y D. Pedro Galíndez.

*Madrid, 27 de marzo de 1951.*

*Miguel Otamendi,*

Presidente del Consejo de Administración.

*Marqués de Unzá del Valle,*

Vicepresidente.

*José Luis Anchústegui,*

Vicepresidente.

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

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

*Carlos Mendoza Gimeno,*

Vocales.