

U. G. T.
SINDICATO
NACIONAL
FERROVIARIO

1.^a ZONA

MEMORIA

— DEL —
CONSEJO OBRERO
— DEL METRO —
QUE PRESENTA A LA
ASAMBLEA QUE SE CE-
LEBRARA LOS DIAS 20, 21
Y 22 DE DICIEMBRE DE 1938

MEMORIA

DEL

CONSEJO OBRERO DEL METRO

QUE PRESENTA A LA
ASAMBLEA QUE SE
CELEBRARÀ LOS DÍAS
20, 21 Y 22 DE DICIEMBRE

AÑO 1938

PREAMBULO

Exponemos en esta Memoria de una manera sintética, la actuación del Consejo Obrero del Metropolitano de Madrid, desde el 18 de Julio de 1936, que asumió la dirección de este Ferrocarril, hasta la próxima Asamblea general, donde, de una manera clara y concisa dará cuenta de sus gestiones.

Quizás hayamos cometido errores imputables a nuestra falta de preparación para resolver los diversos problemas que la situación nos ha ido planteando, pero de lo que estamos seguros es de haber defendido con todo entusiasmo los intereses de la clase trabajadora que representamos, sin lesionar en ningún momento los del pueblo de Madrid.

Esta Memoria no es un documento profesional donde se refleje la vida Técnico-Administrativa de la Industria, más bien es un pequeño cuestionario con datos suficientes para que los trabajadores de nuestro Consejo Obrero tengan los elementos de juicio necesarios para discutir nuestra actuación en la próxima Asamblea general. El Comité de Control, organismo profesional y rector de nuestro ferrocarril, presentará la Memoria-balance de su trabajo, cuando dé cuenta de su gestión al hacer entrega del Metro al Organismo director que le sustituya.

Las tareas propias de todo organismo sindical, consistentes en defender los intereses de la clase trabajadora, han sido superadas en la etapa que estamos viviendo, que requieren al propio tiempo la defensa de los intereses de la Industria como sostén de los mismos trabajadores y a esta misión principal se han dedicado y se están dedicando los mayores esfuerzos de nuestra Organización.

Esta línea de conducta marcada desde hace muchos años a través de Asambleas, es la que ha procurado seguir la Directiva y la que está dispuesta a seguir en el futuro.

Mirando hacia el porvenir, nos cabe esperar que la próxima Asamblea sabrá señalar rutas y dar orientaciones que permitan continuar la obra emancipadora de los trabajadores del Metro, contribuyendo a acelerar la hora de la victoria sobre el fascismo invasor.

Antes de informar de nuestra gestión, queremos hacer constar nuestro más emocionado recuerdo a todos nuestros compañeros caídos en la lucha por la independencia de nuestra Patria.

Consejo Obrero del Metropolitano de Madrid

Orientación

**que dió el Consejo Obrero a la Industria,
al producirse la sublevación fascista**

Cuando estalló el levantamiento militar fascista, no había en la Industria otra Organización Sindical que el Consejo Obrero (Organismo perteneciente al Sindicato Nacional Ferroviario, U. G. T.), cuya vida data desde el año 1923, desde cuya fecha viene dirigiendo y orientando a todos los trabajadores del METRO con tal acierto, que las mejoras obtenidas por los obreros, como el magnífico Contrato de Trabajo, es obra de nuestra querida Organización.

El hecho de estar en aquellos críticos días todos los trabajadores de este ferrocarril encuadrados en una sola Organización, posibilitó a la Directiva del Consejo Obrero asumir, con plena autoridad, la dirección del METRO, trazando una línea política que nadie después ha pretendido rectificar.

La primer preocupación del Consejo Obrero, fué dotar a nuestra Industria de una dirección técnica leal e inteligente, lo que se consiguió expulsando con un elevado sentido humanitario, aquellos técnicos que más se distinguieron por su odio a los trabajadores en la represión de Octubre, quedando los restantes, convenientemente vigilados y controlados por la Organización,

Por haber tenido en los primeros momentos de la lucha una visión clara sobre el papel que juegan los técnicos en las Industrias, podemos sentirnos

hoy orgullosos del funcionamiento y conservación de nuestro ferrocarril.

Desde los primeros días del movimiento, el Consejo Obrero montó un servicio de vigilancia en los centros más vitales de nuestra Industria, imposibilitando cualquier acto de sabotaje por los elementos desafectos al régimen.

Al desaparecer el Consejo de Administración, genuína representación de la propiedad privada de la Industria, el Consejo Obrero, unido con los técnicos, se convirtió en Comité de dirección, sin que por parte de éste se intentase socializar ni colectivizar, por considerar que la etapa revolucionaria que vivíamos no era de tipo comunista, socialista ni anarquista, sino de República democrática, encuadrada dentro del programa del Frente Popular.

Con arreglo a los principios de nuestra gloriosa U. G. T., consideramos que la Industria que abandonaban sus dueños y pasaba a nuestras manos, lo era con carácter provisional, es decir, en depósito, hasta que el Estado creyese conveniente hacerse cargo de ella, como así recientemente ha sucedido, al dictarse una disposición ministerial para nuestro ingreso en la Red Nacional de Ferrocarriles.

Resuelto el problema político y técnico, se encontró el Consejo Obrero con una situación muy difícil, por incompreensión de una gran parte de la población civil de Madrid. Numerosos viajeros hacían uso del METRO sin pagar, popularizándose en las diversas estaciones de nuestro ferrocarril, aquella frase: «gorros de miliciano a 15 céntimos, para viajar gratis en el METRO», dando lugar a una caída vertical de la recaudación, situación sumamente grave por carecer de reservas, ya que teníamos un saldo deudor de cuatro millones de pesetas. Ante esta situación, el Consejo Obrero, en colaboración con los demás

compañeros, organizó servicios de vigilancia en revisiones, taquillas, etc., hasta llevar al convencimiento de la gran masa de viajeros la necesidad de pagar este transporte, no solamente por el bienestar de los 1.800 compañeros que trabajan en él, sino por la necesidad de garantizar un servicio tan importante para la población de Madrid. Establecida la disciplina entre los viajeros, llegaron los días trágicos de Noviembre; en este mes, por causas que todos conocéis, se acercaron los fascistas a las puertas de nuestra ciudad, lo que motivó la movilización, durante varios días, del 80 por 100 de los compañeros para la defensa de Madrid.

Fué entonces el Consejo Obrero, quien dándose cuenta exacta de lo que representa la mujer en nuestra lucha, capacitó a gran número de compañeras para no paralizar el servicio al abandonar el trabajo los compañeros movilizados. Todos los trabajadores del METRO, recordarán que se movilizaron una infinidad de compañeras que, con el entusiasmo propio de la mujer que sabe lo que se juega en esta lucha, practicaron de Responsables de estación, trenes, guardafrenos, guardaagujas, etc., facilitando desde el día 4 de Noviembre hasta el 10, la movilización de 600 compañeros, sin sufrir la menor paralización el servicio de este ferrocarril. Estos ensayos de la capacitación de la mujer durante el mes de Noviembre, nos sirvió de rica experiencia para capacitar posteriormente 300 compañeras e impedir que, por las continuas movilizaciones sufriese la menor desorganización nuestro servicio. También en aquellos días trágicos, y al mismo tiempo gloriosos de la defensa de Madrid, el METRO desempeñó una función importantísima que quizás muchos de nuestros mismos compañeros la desconozcan. Había que retirar gran cantidad de víveres de los almacenes de la estación

del Norte, por correr peligro de caer en manos de los fascistas. Para ello, paralizamos el servicio en nuestra Línea II, dedicándola durante varios días al transporte de dichas mercancías. Las estaciones de Opera, Norte, P. de Vergara y Ventas, fueron durante un mes grandes depósitos con destino a la población civil de Madrid. Pero no sólo estas estaciones fueron depósito de víveres, sino que el Consejo Obrero a requerimiento de la Junta de Defensa, cedió parte de su Red, para almacenar lo que después había de ser tan necesario al ejército para la defensa de Madrid. ■■■■■

■ Mejoras al personal y seguros sociales

Reingreso de los compañeros de la huelga de 1925 e indemnización a los represaliados de 1934.

Normalizada la situación, el Consejo Obrero procuró reparar las injusticias cometidas por la antigua Empresa, con los compañeros seleccionados en las huelgas de 1925 y 1934. Desde el año 1925, fué preocupación constante en nuestra Organización, aliviar la situación de estos bravos luchadores, haciendo diversas gestiones para su reingreso en la Industria, tropezando siempre con la incomprensión de los poderes constituidos y la intransigencia de la Compañía. Eliminados los obstáculos que impedían el reingreso de estos compañeros, nos apresuramos a admitir a todos los que lo solicitaron, ingresando provisionalmente en el cargo más inferior de los respectivos servicios, hasta tanto hubiera vacante en el que desempeñaban al ser despedidos, siempre que reunieran las condiciones necesarias para ello. Casi la totalidad de estos compañeros se encuentran, en la actualidad, repuestos en sus cargos y categorías al reorganizarse las plantillas de los respectivos servicios.

En virtud del decreto del Ministerio del Trabajo, fecha 29 de febrero de 1936, y de acuerdo con las reclamaciones formuladas por el personal seleccionado en la huelga de Octubre del 1934, la Comisión Nacional de Ferrocarriles, acordó para estos compañeros la indemnización de seis meses. En el mes de Julio de 1937 y por acuerdo tomado en la Asamblea, fué abonado a este personal la totalidad de los jornales perdidos con motivo de la huelga de Octubre de 1934, cuya cantidad ascendió a un total de pesetas de un millón seiscientas treinta y nueve mil doscientas cincuenta y una con setenta y seis céntimos.

Contratas y personal eventual de los diferentes servicios

A partir del 1 de Septiembre de 1936 pasó a depender de este ferrocarril el personal de la Contrata de Limpieza, con todos los derechos y beneficios que le correspondía con arreglo a su antigüedad, quedando en igualdad de condiciones que el resto del personal. Asimismo, los compañeros de la Contrata de pintura de coches pasaron a formar parte de la plantilla de talleres a partir del año 1937, con los mismos derechos que el personal de este servicio. Al personal eventual, a partir del 1 de Octubre de 1936 y teniendo en cuenta los derechos de estos trabajadores de disfrutar los mismos beneficios que los concedidos al de carácter fijo, le fueron otorgados todos los derechos que a éstos, siempre que llevaran más de un año al servicio de la Empresa sin que por ello pudieran considerarse como de plantilla. Los beneficios concedidos comprendían los de abono de enfermedad, pensiones, permisos, días libres, etc., quedando casi en su totalidad acoplados a las plantillas en el año 1937 al regularizarse las mismas.

Movilización del personal

Al surgir el movimiento hubo compañeros, unos voluntarios y otros por necesidades de vigilancia en los edificios de este ferrocarril, que se movilizaron, abonándoseles a todos ellos el importe de sus jornales, hasta que por guerra empezaron a percibirlos. Desde esta fecha y con objeto de aliviar la situación de la familia de estos compañeros movilizados, se acordó abonarles la diferencia existente entre el haber percibido en el ejército y el jornal que disfrutaban en la Empresa.

Implantación

del jornal mínimo de 10 pesetas y pluses

A partir del 1 de Diciembre de 1936, quedó implantado el jornal mínimo de 10 pesetas, regularizándose a esta cantidad los jornales de los compañeros que percibían jornal inferior al número fijado. Posteriormente y debido a la carestía de la vida, por las actuales circunstancias, a partir del 1 de Mayo de 1937 se acordó conceder un plus de tres pesetas diarias al personal masculino y de dos pesetas al personal femenino. A las taquilleras se les asignó una peseta diaria por quebranto de moneda. En Enero de 1938 este plus de tres pesetas se acopló al sueldo, concediendo en Mayo del mismo año, un plus de cinco pesetas a todo el personal de este ferrocarril, quedando el jornal mínimo del personal femenino en doce pesetas más cinco de plus, y en el personal masculino en trece pesetas más cinco de plus.

Anticipos y permisos por evacuación

Con el fin de dar toda clase de facilidades a los compañeros que cumpliendo órdenes del Gobierno, evacuaron a sus familias de Madrid, y aminorar en lo posible los gastos que ellos les originara, se acordó conceder anticipos reintegrables cuando termine la guerra por el importe de una mensualidad, previa justificación del Municipio de la localidad donde se encuentran evacuados, de no percibir subsidio alguno. También se les garantiza a las familias evacuadas la asistencia médico-farmacéutica, abonándoseles el importe de este servicio en la localidad donde residen. A los compañeros que tienen a sus familiares evacuados, se les concede cada tres meses un permiso de diez días, con el fin de que visiten a los mismos.

Permisos, Seguros de Maternidad y Pensiones de Guerra

A propuesta del Consejo Obrero, se ha abonado a todo el personal a razón de catorce días de jornal los permisos no desquitados, correspondientes a los años 1934, 1935, 1936, 1937 y 1938.

Con el fin de que las compañeras que por su avanzado estado de gestación tuvieran que ser dadas de baja por el Seguro de Maternidad, al cumplirse el plazo en que obligatoriamente y en virtud de dicha Ley tienen que dejar de prestar servicio, y teniendo en cuenta que el origen remoto del establecimiento de dicho Seguro está en la tendencia legislativa a proteger a las madres obreras, se acordó de que estas compañeras no sufrieran merma alguna en sus jornales, máxime en este caso, en que son más necesarios,

abonarles el jornal íntegro durante su descanso legal de cuarenta días, de cuyo importe se les deduce la cantidad que perciben del Estado por dicho seguro. También por acuerdo del Comité de Control, a partir de 1 de Octubre de 1937, se abonan pensiones de 10 pesetas a los familiares de los Agentes de este ferrocarril que fallezcan víctimas de bombardeo u otras causas, como consecuencia de la guerra y en lugares de retaguardia. Esta pensión se otorga con carácter provisional, mientras duren las actuales circunstancias.

Plantillas

Durante los meses de Mayo y Junio de 1937, se confeccionaron las nuevas plantillas de los diferentes servicios, introduciéndose algunas mejoras en las mismas, como son: regularización de los jornales, epuiparándolos a los que disfruta el personal de Talleres; aumento de número de plazas en algunos cargos y creación de otros nuevos que exigían las necesidades del servicio.

En las plantillas de oficinas se unificaron las escalas del personal femenino, quedando satisfecho el deseo de este último por considerarlo de justicia, ya que tanto uno como otro personal desarrolla la misma clase de trabajo.

Jubilaciones

A partir de 1 de febrero de 1937, se consideró como un deber garantizar la subsistencia de aquellos compañeros, que después de una intensa vida de trabajo y privaciones se encontraran por su avanzada edad imposibilitados de trabajar, por lo que se creyó llegado el momento de que los nuevos princi-

pios de justicia social se pusieran rápidamente en práctica, proporcionando a nuestros hermanos de clase en el ocaso de su vida, el reposo y la tranquilidad a que se hicieron acreedores por su honradez y laboriosidad.

Teniendo en cuenta todos estos antecedentes, quedaron establecidas estas jubilaciones que, aunque en el momento actual no hayan podido ser estudiadas con el detenimiento que el caso requiere, si permiten señalar unas normas generales que al mismo tiempo puedan servir de base para lo que en el futuro haya de fijarse. En estas jubilaciones se tienen en cuenta las dos causas fundamentales que pueden motivarlas, esto es, edad avanzada o imposibilidad física para todo trabajo, y en ambos casos para señalar la cuantía de la jubilación la cantidad de años de servicio.

Con arreglo a todo esto se han establecido las siguientes bases:

BASE PRIMERA

A partir del día primero de Febrero se establece para todos los trabajadores del METRO la jubilación, bien que por su edad o por inutilidad física se encuentren inutilizados para todo trabajo.

BASE SEGUNDA

Jubilación por la edad

Esta jubilación será forzosa al cumplir el trabajador los sesenta y cinco años, y voluntaria desde los sesenta años, siendo necesario en ambos casos que el trabajador lleve por lo menos diez años de servicios en el METRO.

La escala de estas jubilaciones se fija de la forma siguiente:

JUBILACIÓN VOLUNTARIA			JUBILACIÓN FORZOSA		
Años de servicio	Edad	Tanto por ciento del jornal	Años de servicio	Edad	Tanto por ciento del jornal
10	De 60 a 65 años	55	10	Más de 65 años	65
11		57	11		67
12		59	12		69
13		61	13		71
14		63	14		73
15		65	15		75
16		67	16		77
17		69	17		79
18		71	18		81
19		73	19		83
20 o más		75	20 o más		85

BASE TERCERA

Jubilaciones por inutilidad física

Esta jubilación se aplicará cuando el trabajador haya quedado inútil para toda clase de trabajo, no teniéndose en cuenta por tanto, la edad.

La escala que se establece es la siguiente:

Años de servicio	Tanto por ciento del jornal	Años de servicio	Tanto por ciento del jornal
Menos de 1	70	8	78
1	71	9	79
2	72	10	80
3	73	11	81
4	74	12	82
5	75	13	83
6	76	14	84
7	77	15 o más	85

A todo compañero que se encontrara en situación de excedente forzoso por enfermedad, se le abonará el tanto por

ciento del jornal que le corresponda con arreglo a la escala de jubilaciones por inutilidad física. Estos compañeros seguirán en la situación de excedencia forzosa hasta tanto se incorporan al servicio o pasan a jubilados por inutilidad física, según lo que indiquen los reconocimientos médicos a que periódicamente han de someterse. El jornal que servirá de base será el que tenga el trabajador en el momento de la excedencia, teniendo al mismo tiempo en cuenta que si en el transcurso de la excedencia les correspondiera algún ascenso se aumentará el haber que perciban con arreglo al nuevo sueldo.

BASE CUARTA

Para la fijación del jornal que haya de servir de base para la aplicación del tanto por ciento, será el que disfrute el trabajador en el momento de concedérsele la jubilación.

BASE QUINTA

El trabajador que perciba haberes por encontrarse jubilado o en situación de excedente forzosa con el tanto por ciento de la jubilación por inutilidad física, no podrá dedicarse a trabajo alguno fuera del METRO que suponga el cobro de otro jornal, y en el caso de que así lo hiciera perderá todo el derecho de la jubilación.

Conservación del material móvil

Las mejoras concedidas al personal había que estabilizarlas y esto no se podía garantizar más que con una preocupación constante de la conservación del material. No hay que olvidar que nuestros coches están sometidos actualmente a una carga mayor que en época normal, puesto que el número de viajeros que transporta ha subido de doscientos cincuenta mil a medio millón.

La causa de que el material móvil haya respondido a estas necesidades de la población civil de Madrid, ha sido debida a una inteligente dirección técnica de nuestros Talleres, a la magnífica organización del servicio de movimiento y al esfuerzo de nuestros operarios. Así, podemos decir que de los 166 coches que estaba dotado el ferrocarril Metropolitano en el momento de producirse el movimiento fascista, un 6 por 100 estaba accidentalmente fuera de servicio. Este porcentaje se ha elevado en estos momentos a un 8 por 100. Porcentaje exiguo, ya que en una explotación de la naturaleza de este ferrocarril, se viene admitiendo hasta un 10 por 100 como normal, y este aumento del 2 y medio por 100, es debido en realidad al habérsenos averiado tres parejas de coches de la última serie fabricados en Beasain, puestos en circulación en los meses próximos anteriores a Julio de 1936 y sólo a defectos de fabricación de las cajas son imputables estas averías. También por azares de la guerra fueron aceptadas dos parejas de coches en Noviembre de 1936, que estaban modificándose en Villaverde.

Ante la siguiente estadística, se verá que no sólo hemos conservado el material, sino que se ha perfeccionado en diversos aspectos:

CUADRO RESUMEN DE AVERÍAS DE LOS AÑOS 1936 Y 1937

PRIMER SEMESTRE

AVERIAS	Enero			Febrero			Marzo			Abril			Mayo			Junio		
	1936	1937	Dif. ^a	1936	1937	Dif. ^a	1936	1937	Dif. ^a	1936	1937	Dif. ^a	1936	1937	Dif. ^a	1936	1937	Dif. ^a
Puertas.....	107	86	-21	71	111	40	85	76	-9	118	75	-43	91	80	-11	108	87	-21
Regulación	2	8	6	2	10	8	16	11	-5	8	16	8	7	17	10	14	8	6
Compresores	9	11	2	20	11	-9	11	13	2	16	12	-4	22	14	-8	12	9	-3
Motores.....	30	36	6	25	26	1	27	20	-7	32	25	-7	44	31	-13	33	28	-5
Frenos.....	8	22	14	5	17	12	11	26	15	13	20	7	16	16	»	16	27	11
Bogies.....	15	5	-10	25	8	-17	19	13	-6	28	9	-19	23	11	-12	23	2	-21
Acoplamientos.....	3	3	»	4	1	-3	6	3	-3	2	4	2	3	7	4	6	1	-5
Varios.....	20	16	-4	24	12	-12	23	19	-4	13	13	»	16	9	-7	22	12	-10
TOTALES...	194	187	-7	176	196	20	198	181	-17	230	174	-56	222	185	-37	234	174	-60

SEGUNDO SEMESTRE

AVERIAS	Julio			Agosto			Septiembre			Octubre			Noviembre			Diciembre		
	1936	1937	Dif. ^a	1936	1937	Dif. ^a	1936	1937	Dif. ^a	1936	1937	Dif. ^a	1936	1937	Dif. ^a	1936	1937	Dif. ^a
Puertas	84	98	14	93	90	- 3	117	82	-35	141	69	-72	91	72	-19	77	91	14
Regulación.....	10	5	- 5	7	9	2	13	9	- 4	26	4	-22	3	9	6	16	17	1
Compresores.....	14	16	2	14	5	- 9	14	17	3	11	16	5	6	11	5	10	16	6
Motores	49	29	-20	22	24	2	28	34	6	27	29	2	15	29	14	20	24	4
Frenos.....	17	23	6	26	25	- 1	32	27	- 5	31	33	2	12	18	6	15	32	17
Bogies.....	35	»	- 35	17	»	-17	15	1	-14	12	»	-12	5	»	- 5	4	»	- 4
Acoplamientos.....	7	4	- 3	5	4	- 1	4	3	- 1	9	4	- 5	2	1	- 1	2	2	»
Varios	22	9	-13	26	10	-16	20	6	-14	22	9	-13	12	3	9	14	6	- 8
TOTALES...	238	184	-54	210	167	-43	243	179	-64	279	164	-115	146	143	- 3	158	188	30

MESES	COCHES KILÓMETROS		
	Año 1936	Año 1937	Diferencia
Enero	1.092.893	982.971	— 109.922
Febrero	1.017.960	948.838	— 69.122
Marzo	1.091.458	1.051.424	— 40.034
Abril.....	1.023.715	1.016.812	— 6.903
Mayo.....	1.044.510	1.059.776	15.233
Junio	989.764	1.003.077	13.313
Julio	874.317	1.030.067	155.750
Agosto.....	915.757	1.047.765	132.008
Septiembre.....	962.047	1.012.247	50.200
Octubre.....	982.413	1.074.847	92.434
Noviembre	668.652	1.019.484	350.832
Diciembre	840.298	1.022.210	181.912
TOTALES.....	11.503.784	12.269.518	765.734

RESUMEN

Año 1936 — 11.503.784 c/kilómetros = 2.528 averías

Año 1937 — 12.269.518 » = 2.122 »

765.734 = 406 » menos en 1937

Año 1936 $\frac{11.503.784}{2.528} = 4.550,5$ c/kilómetros por cada avería.

Año 1937 $\frac{12.269.518}{2.122} = 5.782,2$ » » » »

Madrid, 1938

CUADRO DE AVERÍAS

DEL PRIMER SEMESTRE DE LOS AÑOS 1937 Y 1938

AVERIAS	Enero			Febrero			Marzo			Abril			Mayo			Junio		
	1937	1938	Dif. ^a	1937	1938	Dif. ^a	1937	1938	Dif. ^a	1937	1938	Dif. ^a	1937	1938	Dif. ^a	1937	1938	Dif. ^a
Puertas.....	86	73	-13	111	77	-34	76	79	3	75	67	-8	80	83	3	87	75	-12
Regulación.....	8	1	-7	10	5	-5	11	5	-6	16	3	-13	17	8	-9	8	3	-5
Compresores	11	11	»	11	2	-9	13	9	-4	12	14	2	14	21	7	9	14	5
Motores	36	23	-13	26	27	1	20	37	17	25	25	»	31	41	10	28	37	9
Frenos.....	22	20	-2	17	30	13	26	37	11	20	19	-1	16	27	11	27	29	2
Bogies.....	5	14	9	8	»	8	13	7	-6	9	»	-9	11	»	-11	2	»	-2
Acoplamientos.....	3	4	1	1	»	-1	3	1	-2	4	4	»	7	8	1	1	3	2
Varios	16	8	-8	12	15	3	19	16	-3	13	8	-5	9	3	-6	12	8	-4
TOTALES....	187	154	-33	196	156	-40	181	191	10	174	140	-34	185	191	6	174	169	-5

MESES	COCHES KILÓMETROS		
	1937	1938	Diferencia
Enero	982.971	848.348	— 134.623
Febrero.....	948.838	904.812	— 44.026
Marzo	1.051.424	992.827	— 58.597
Abril.....	1.016.812	961.911	— 54.901
Mayo.....	1.059.776	1.003.199	— 56.577
Junio	1.003.077	969.321	— 3.756
TOTALES.....	6.062.898	5.680.418	— 382.480

RESUMEN

Año 1937 — 6.062.898 c/kilómetros = 1.097 averías

Año 1938 — 5.680.418 » = 1.001 »

Diferencia 382.480 » = 96 » menos en 1938

Año 1937 $\frac{6.062.898}{1.097} = 5.526,7$ c/kilómetros por cada avería.

Año 1938 $\frac{5.680.418}{1.001} = 5.678,5$ » » » »

Madrid, 1938

Trabajos especiales hechos en nuestros Talleres

Bobinas para inducidos A. E. G.=15 juegos a 45 bobinas cada juego (antes venían de Alemania).

Bobinas para inducidos G. E. (General Electric) se han aprovechado 10 juegos a 29 bobinas (antes venían de América).

Bobinas para válvulas de cierres de puertas, se han hecho 50 bobinas y antes se hacían fuera del Taller.

Bobinas inductoras de compresor, se han hecho 40 (antes venían de Alemania).

Bobinas para inducidos de compresor, se han hecho 11 juegos a 45 bobinas cada juego (antes venían de América).

La falta de cinc y hojalata se ha suplido con botes viejos para el engrapado de los zunchos de los inducidos.

Las llantas, por medio de ciertos cálculos, se ha visto que se podían someter a mayor desgaste sin peligro para la circulación; gracias a estos cálculos hemos podido tener el material suficiente para dar servicio al pueblo de Madrid.

Hoy día, al pasar el METRO a la Red Nacional de Ferrocarriles, nos sentimos orgullosos de poder entregar al Estado una Industria floreciente, con un material en condiciones de dar un servicio normal al pueblo de Madrid, con el mismo ritmo que antes del movimiento.

Esta conservación del material, unido al que nos ha llegado del extranjero, nos permite mirar el porvenir con tranquilidad y decir al pueblo de Madrid que los trabajadores del METRO, que han garantizado durante los veintiocho meses de guerra un servicio de esta importancia, están en condiciones de seguir realizándolo con la misma seguridad durante otros veintiocho meses.

Nada más demostrativo de nuestra Organización técnica y de la importancia de la conservación del material, es el número de viajeros que se han transportado en este tiempo de guerra:

METROPOLITANO DE MADRID

SERVICIO ADMINISTRATIVO INTERVENCION

**Estaciones ordenadas
con arreglo a la recaudación obtenida**

AÑO 1936

N.º de orden según su recaudación diaria..	ESTACIONES	RECAUDACIÓN		Núm. de viajeros por día	Número de viajeros al año	N.º de orden según el de viajeros por día..
		Diaria — Pesetas	Anual — Pesetas			
1	P. del Sol	5.764,55	2.109.827,30	39.241	13.362.382	1
2	C. Caminos	3.648,10	1.335.206,60	25.403	9.297.289	2
3	Atocha	2.602,70	952.586,85	15.049	5.507.772	4
4	Vallecas	2.499,31	914.749,65	13.837	5.064.205	6
5	Progreso	3.491,10	911.743,95	14.267	5.221.900	5
6	Banco	2.441,23	893.485,80	17.617	6.447.904	3
7	Goya	2.042,02	747.381,10	12.600	4.644.658	7
8	Tetuán	1.861,80	681.415,70	9.507	3.479.448	10
9	Quevedo	1.468,90	537.615,65	10.633	3.891.712	8
10	Gran Vía	1.442,05	527.788,95	7.452	2.727.479	14
11	Noviciado	1.437,62	526.170,70	9.784	3.581.014	9
12	P. Vergara	1.362,48	498.669,10	8.081	2.957.704	13
13	Bilbao	1.271,73	465.454,15	8.247	3.018.564	12
14	A. Martín	1.270,16	464.879,70	7.160	2.620.616	15
15	Santo Domingo...	1.234,51	451.830,85	8.711	3.188.404	11
16	Iglesia	1.184,53	433.539,55	6.733	2.464.382	16
17	Lista	1.141,00	359.417,30	6.243	1.966.565	18
18	D. de León	1.094,90	344.896,05	6.017	1.895.388	19
19	Ventas	1.024,94	375.126,50	4.882	1.786.901	23
20	Estrecho	1.004,90	367.789,60	4.743	1.735.854	26
21	Tribunal	1.002,16	366.793,85	5.416	1.982.064	21
22	Sevilla	947,77	346.885,15	5.853	2.142.214	20
23	San Bernardo	888,64	325.241,35	6.381	2.335.603	17
24	M. Pelayo	849,13	310.782,95	4.892	1.790.560	22
25	Ríos Rosas	807,10	295.400,20	4.779	1.749.193	25
26	Chamberí	771,36	282.319,30	4.527	1.657.011	27
27	M. Becerra	754,44	276.123,25	3.499	1.280.622	30
28	Retiro	729,12	266.857,85	4.126	1.509.982	29
29	Opera	706,60	258.617,35	4.805	1.758.642	24
30	Pacífico	668,36	244.622,85	4.166	1.523.738	28
31	Lavapiés.	629,34	91.882,70	3.385	494.237	31
32	Norte	551,15	142.196,70	2.335	602.426	33
33	Embajadores	549,40	80.211,90	2.715	396.455	32
34	Alvarado	353,28	129.302,65	1.794	656.679	34
	Totales	47.313,70	17.316.813,10	288.909	105.740.667	

METROPOLITANO DE MADRID

SERVICIO ADMINISTRATIVO

INTERVENCION

Estaciones ordenadas
con arreglo a la recaudación obtenida

AÑO 1937

N.º de orden según su recaudación diaria...	ESTACIONES	RECAUDACION		Núm. de viajeros por día	Número de viajeros al año	N.º de orden según el de viaje ros por día...
		Diaria — Pesetas	Anual — Pesetas			
1	P. del Sol	5.918,82	2.160.370,85	39.719	14.497.466	1
2	Goya.....	4.158,68	1.517.919,20	22.724	8.294.223	2
3	Progreso.....	3.684,30	1.344.768,25	20.731	7.566.665	4
4	C. Caminos	3.614,08	1.319.140,60	22.605	8.250.822	3
5	Vallecas.....	3.199,84	1.167.941,45	15.914	5.808.607	7
6	Atocha	3.044,33	1.111.181,35	16.641	6.074.013	6
7	P. de Vergara	2.763,35	1.008.621,45	14.574	5.319.340	8
8	Tetuán.....	2.602,27	949.829,35	12.282	4.482.867	9
9	Banco.....	2.601,67	949.008,20	17.943	6.549.223	5
10	Retiro	2.250,33	821.369,05	11.601	4.234.424	12
11	A. Martín	2.176,61	794.464,10	11.352	4.143.624	14
12	Sorolla.....	2.174,04	793.523,35	11.365	4.148.399	13
13	Ventas	2.086,45	761.555,95	9.522	3.475.521	16
14	Noviciado	2.012,43	734.536,25	12.187	4.448.383	10
15	Bilbao	1.968,95	718.665,20	11.653	4.253.391	11
16	M. Pelayo.....	1.807,24	659.644,00	8.921	3.256.154	18
17	Tribunal	1.778,62	649.197,85	9.176	3.349.385	17
18	M. Becerra	1.727,33	630.473,65	7.410	2.704.674	23
19	Quevedo	1.596,23	582.624,15	10.093	3.684.109	15
20	Estrecho	1.554,25	567.300,95	7.105	2.593.434	24
21	Chamberí	1.544,42	563.713,15	8.233	3.005.167	19
22	Gran Vía.....	1.511,26	551.609,40	7.757	2.830.807	21
23	Sevilla	1.320,41	481.947,90	7.855	2.866.971	20
24	Lavapiés	1.284,24	468.747,20	6.736	2.458.611	25
25	Santo Domingo...	1.259,07	459.560,95	7.617	2.780.269	22
26	Pacífico	1.117,96	408.056,15	6.038	2.204.035	27
27	Ríos Rosas.....	1.111,42	405.667,85	6.138	2.240.236	26
28	San Bernardo....	829,21	302.661,10	5.508	2.010.452	28
29	Embajadores	764,77	279.142,75	3.487	1.272.578	30
30	F. Galán	663,90	242.325,20	4.204	1.534.413	29
31	Alvarado	539,32	196.853,00	2.572	938.895	31
32	Norte	»	»	»	»	»
33	Lista	»	»	»	»	»
34	D. de León.....	»	»	»	»	»
Totales.....		64.665,80	23.603.019,85	359.663	131.277.158	

METROPOLITANO DE MADRID

SERVICIO ADMINISTRATIVO INTERVENCIÓN

**Estaciones ordenadas
con arreglo a la recaudación obtenida en el primer semestre
del AÑO 1938**

ESTACIONES	RECAUDACION		Núm. de viajeros por día	Número de viajeros al año
	Diaria — Pesetas	Semestre — Pesetas		
Tetuán.....	2.798,32	506.496,85	13.109	2.372.800
Estrecho	1.689,81	305.856,85	7.756	1.403.754
Alvarado	570,69	103.295,00	2.750	497.702
C. Caminos	3.556,24	643.678,55	22.608	4.092.115
Ríos Rosas	1.180,43	213.657,35	6.465	1.170.188
Sorolla.....	2.240,99	405.619,55	11.663	2.111.060
Chamberí	1.475,25	267.020,20	7.838	1.418.603
Bilbao	2.095,87	379.352,65	12.274	2.221.607
Tribunal	1.686,57	305.268,35	8.557	1.548.891
Gran Vía.....	1.348,60	244.097,40	7.494	1.356.409
P. del Sol	5.769,90	1.044.352,45	38.988	7.056.896
Progreso.....	3.442,65	623.119,40	19.600	3.547.632
A. Martín	2.146,65	388.543,80	11.383	2.060.387
Atocha	3.387,83	613.197,35	18.062	3.269.239
M. Pelayo.....	2.150,54	389.248,15	10.593	1.917.410
Pacífico.....	1.089,98	197.286,25	5.837	1.056.536
Vallecas.....	3.128,28	566.219,35	15.555	2.815.411
Ventas	1.996,00	361.275,75	8.994	1.627.994
M. Becerra	1.614,74	292.267,45	6.814	1.233.349
Goya	3.700,68	669.823,95	20.018	3.623.234
P. Vergara	2.291,97	414.847,25	11.995	2.170.888
Retiro	1.740,94	315.109,65	8.866	1.604.787
Banco.....	2.816,28	419.245,90	15.695	2.840.686
Sevilla	1.058,10	191.515,70	6.223	1.126.341
F. Galán	161,84	29.293,85	1.075	194.609
Santo Domingo...	1.267,93	229.495,70	7.864	1.423.387
Noviciado.....	2.037,04	368.703,35	12.408	2.245.872
San Bernardo.....	943,14	170.708,30	6.281	1.136.891
Quevedo	1.648,63	298.401,70	10.459	1.892.993
Norte.....	"	"	"	"
Lista.....	"	"	"	"
D. de León.....	"	"	"	"
Embajadores	893,50	161.722,60	4.071	736.754
Lavapiés	1.386,58	250.970,80	7.268	1.315.485
Totales	62.815,97	11.369.691,45	348.563	63.089.910

Ante estos datos se ve que la curva es ascendente en el número de viajeros en los años 1936, 1937 y 1938 y descendente en lo que se refiere a averías.

El METRO al servicio de la guerra

Nuestra Organización, una vez mejorada la situación de los trabajadores de la Industria, procuró cumplir con el deber que la guerra nos impone a todos los Sindicatos. Uno de ellos, ha sido ayudar económicamente al Gobierno y a todos aquellos Organismos que, directa o indirectamente, intervienen en la guerra. Nuestra preocupación en este aspecto ha sido tal, que se puede decir, sin temor a equivocarnos, que no hay ninguna Organización en la España leal que haya hecho otro tanto en tal sentido.

Así, vemos que el METRO se preocupó desde los primeros momentos en prestar un servicio normal al pueblo de Madrid, como asimismo organizó un servicio nocturno para atender las necesidades de la población que tuviese que desplazarse de noche, estableciendo un billete único, cuya recaudación es destinada a fines de guerra. Con este fondo de la recaudación de la noche, las horas extraordinarias y los descansos no cobrados de nuestros compañeros de trabajo, se han entregado cantidades que rebasan la cifra de 850.000 pesetas. Si a éstas se suman varias cantidades dadas en concepto de donativos por la Industria, pasan de 2.000.000 de pesetas las que ha dado nuestra Organización para atender las necesidades del país y de la guerra.

FERROCARRIL METROPOLITANO DE MADRID

Donativos efectuados por esta Industria, desde Julio de 1936 hasta la fecha

	Pesetas
Ministerio de Industria y Comercio; cantidad con que contribuye esta Industria para la suscripción en favor de los heridos y familiares de los caídos del Frente Popular.....	5.000,—
Complemento a la anterior entrega.....	45.000,—
Cantidad con que contribuye esta Industria para festival «Colectividad Quirós», a beneficio huérfanos y heridos de guerra.....	100,—
Ídem, íd. para festival Federación Local de Sindicatos Unicos, a beneficio de compañeros caídos en la lucha	100,—
Ídem, íd. para el festival «Lámparas Metal», homenaje a la 35 Brigada	50,—
Cantidad entregada al Club Ferroviario.....	100,—
Cantidad con que contribuye esta Industria para festival a la U. R. S. S. y «Amigos de Méjico»	150,—
Al S. R. I.....	5.000,—
A Solidaridad Internacional Antifascista.....	5.000,—
A Juventudes Socialistas Unificadas.....	3.000,—
Para homenaje a la U. R. S. S.....	2.000,—
Al Montepío de Teléfonos	10,—
A los «Amigos de Méjico» para homenaje a dicho país	50,—
A Industrias de Guerra Quirós para festival.....	25,—
A Cruz Roja Española para festival.....	50,—
Cantidad entregada a Mujeres Antifascistas del Metro, para festival beneficio Semana del Niño.....	100,—
Ídem, íd. a «Amigos de Méjico» para engrandecimiento de dicha Sociedad.....	25,—
Al S. R. I., Grupo Azaña, para festival.....	50,—
Al Ayuntamiento de Madrid, recaudación del día 13 de Enero, con destino a la Semana del Niño.....	47.033,45
A los Amigos de la Escuela, festival medalla del homenaje a las madres.....	25,—
Al Comité Local de Defensa Pasiva de Vallecas, para la realización de las obras de protección a la población civil.....	40.000,—
Al Grupo Arauz, para festival	50,—

Pesetas

A Unión de Empleados de Oficinas, para ídem.....	50,—
A Cruz Roja Española, para ídem.....	50,—
Al Ministerio de Trabajo y Asistencia Social, Delegación de Evacuación.....	5.000,—
A la Casa de Asturias, para suscripción Pro Refugiados del Norte.....	10.000,—
A Comisión Pro Víctimas explosión túnel línea de Torrijos	20.000,—
Entrega para fesiival S. R. I. Mutilados de Guerra....	50,—
Al Comité Central de la Cruz Roja Española.....	100,—
A Comisión Pro Evacuados de Levante.....	100.000,—
Manifiestos, tarjetas postales de campaña para combatientes. conmemoración 18 de Julio.....	3.060,—
A Comisión organizadora conmemoración 18 de Julio.	118,20
Varios gastos para cartel destinado al mítin U. G. T.-C. N. T.....	27,95
Entrega al Partido Comunista, Sector Norte.....	50,—
Idem a la Asociación «Amigos de la U. R. S. S.».....	25,—
Idem al Socorro Rojo Internacional, Grupo Mutilados de guerra	50,—
Entrega a la Agrupación Socialista del Puente de Vallecas, para clases de capacitación.....	1.000,—
Entrega a la S. I. A.....	25,—
Donativo a la Asociación «Amigos de la U. R. S. S.»..	1.000,—
Donativo de una corona para víctimas bombardeo, Socorro Rojo Internacional.....	250,—
Idem pro mutilados.....	100,—
Agrupación Mujeres Antifascistas, pro Casa del Niño.	50,—
Importe de la recaudación del día 31 de Octubre, entregado al Consejo Municipal de Madrid, campaña pro invierno.....	81.303,05
Entrega al Socorro Rojo Internacional.....	36.256,35
Idem al Comité Central de la Semana del Niño.....	2.478,60
Idem al Comité Provincial de Mujeres contra la Guerra y el Fascio.....	200,—
Idem a la Junta Delegada de Defensa.....	23.115,—
Idem al Socorro Rojo Internacional.....	1.000,—
Idem al Primer Comité Local de la Cruz Roja.....	100,—
Idem a Almacenes Quirós.....	100,—
Idem a Agrupación de Mujeres Libres.....	1.000,—
Idem a la Segunda Brigada «Equipos foot-ball, etc.»..	573,70
Idem a «Alerta».....	50,—

Entrega a Asistencia Social, para fines benéficos.	100.000,—
Idem a la Comisión de Reclutamiento U. G. T.-C. N. T., Batallones de Obras y Fortificaciones A, B, C y D..	50.000,—
Idem al Ayuntamiento de Madrid, con destino a la suscripción Pro Campaña de Invierno	100.000,—
Idem a la Brigada Mixta núm. 21	25.000,—
Idem, íd., íd., núm. 40	25.000,—
Idem, íd., íd., núm. 41	25.000,—
Idem, íd., íd., núm. 116	25.000,—
Idem a la Comisaría de Sanidad del II Cuerpo de Ejército	12.000,—
Idem al Hospital de Sangre de Ferroviarios	2.635,55
Idem, íd., íd.	10.088,30
Idem, íd., íd.	2.150,95
Idem, íd., íd.	776,—
Idem, íd., íd.	1.875,21
Idem a la Cruz Roja Española	25,—
Idem para prendas abrigo y tabaco para compañeros en Sigüenza	950,—
Idem al S. R. I.	18.000,—
Idem, íd., íd.	21.631,82
Idem para libro «España a Mangada»	1.000,—
Idem al Hospital de Sangre de Ferroviarios	10.000,—
Idem al periódico <i>Rail</i>	3.000,—
Idem al S. R. I.	10.000,—
Idem a Altavoz del Frente	8.135,65
Idem para gastos confección ropas segunda Brigada . .	715,10
Idem a Domingo Blanco y Pedro García, hospitaliza- dos en Valencia, a 30 pesetas	60,—
Idem a Unión Radio, Madrid	1.946,10
Idem al Socorro Rojo, para homenaje C. Internacional.	1.946,05
Idem a Pasionaria, con destino a Guarderías infantiles.	20.000,—
Idem a Altavoz del Frente, para Navidad del Miliciano	30.000,—
Idem a Angel Hernández	6,—
Idem al Presidente del Consejo de Ministros	300.000,—
Idem para gastos confección camisas para segunda Brigada	526,88
Idem por completo a la anterior	37,50
Idem para prendas de abrigo segunda Brigada	120.000,—
Idem, íd., íd.	60.000,—
Idem, íd., íd.	80.000,—

Entrega de una Bandera y 22 banderines para la Segunda Brigada Mixta.....	6.050,—
Idem de 25 hachas para dicha Brigada.....	618,—
Idem de 40 termos de 20 litros de capacidad y chapa cinc para la instalación de los mismos, con destino a la Segunda Brigada.....	11.424,43
Instalación de un lavadero mecánico de 3.000 plazas para la Segunda Brigada.....	31.633,08

Ante estas cifras, no creo haya Sindicato o Industria en la España leal que pueda presentar tan formidable balance como el nuestro en beneficio de la guerra.

Al mismo tiempo que nuestro Consejo Obrero cumplía con la consigna de «Todo para la Guerra», procurábamos atender a las necesidades de varias Organizaciones locales, dándoles facilidades para el mejor desempeño de su misión. Con este criterio de solidaridad, accedimos a que los compañeros ferroviarios viajaran gratuitamente en nuestra Red, haciendo un intercambio de billetes sin ningún interés egoísta, ya que éstos son en número muy superior a nosotros y el ferrocarril, por distintas causas, no funciona en la región Centro. Lo mismo hemos hecho con los compañeros tranviarios, a pesar de existir análogas causas a las anteriormente expuestas. También viajan gratuitamente en nuestras líneas, guardias de seguridad, policías, guardias municipales, carabineros, bomberos, batallones de retaguardia, mutilados y heridos de guerra, además de un gran número de pases concedidos a Comités políticos y sindicales. La cantidad a que asciende diariamente estos pases gratuitos, es de 14.000 pesetas.

Situación financiera

Desde el punto de vista financiero, hemos seguido una política de austeridad, sin apartarnos del margen gubernamental, teniendo en cuenta que los errores o aciertos cometidos en la dirección de las Industrias, se refleja, tanto en la buena marcha de la economía nacional, como en nuestro buen crédito ante el extranjero.

Al salir en la *Gaceta* la disposición de abonar los intereses a los obligacionistas, la Directiva del Consejo Obrero cumplió este requisito, dando por este concepto, en el año 1936, 3.750.000 pesetas; en 1937, 2.854.000 pesetas, y en 1938, por este mismo concepto, 1.044.000 pesetas. Para dar idea exacta de la buena marcha de nuestra Industria, a continuación se expone el resultado de los ejercicios de 1936, 1937 y primer semestre de 1938:

EJERCICIO 1936

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

Ingresos de la explotación

	Petetas
Productos de la explotación.....	17.445.543,78

A DEDUCIR:

Gastos generales de la explotación, entretenimiento y reparaciones.....	8.818.292,09
Socorro a empleados y obreros de la Compañía, contribuciones y varios ...	3.484.034,07 (1)
Intereses de obligaciones durante el ejercicio	3.475.782,50
Amortización de 198 obligaciones Serie A, 242 obligaciones Serie B y 255 obligaciones Serie C.....	347.509,—
	<hr/> 16.125.608,66

Resultado del ejercicio 1.319.935,12

5 por 100 para fondo de reserva 65.996,75

Diferencia 1.253.938,37

Remanente de ejercicios anteriores 438.288,64

TOTAL 1.692.227,01

(1) DETALLE DE ESTA PARTIDA:

Gastos subversión militar fascista.....	925.794,77
Gastos de readmisión personal	1.152.623,29
Socorro a empleados y obreros de la Compañía, contribuciones y varios	1.405.916,01
TOTAL	<hr/> 3,484.034,07 <hr/>

EJERCICIO 1937

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

Ingresos de la explotación	Pesetas
Productos de la explotación.....	23.605.096,20
A DEDUCIR:	
Gastos generales de la explotación, entretenimiento y reparaciones.....	11.698.194,71
Socorro a empleados y obreros de la Compañía, amortizaciones, contribuciones y varios.....	4.966.016,46 (1)
Intereses de obligaciones durante el ejercicio.....	2.894.982,50
Amortización de 209 obligaciones Serie A, 254 obligaciones Serie B y 269 obligaciones Serie C	366.000,—
	19.925.193,67
Resultado del ejercicio.....	3.679.902,53
5 por 100 para fondo de reserva.....	183.995,12
Diferencia	3.495.907,41
(1) DETALLE DE ESTA PARTIDA:	
Fondos de amortización:	
Importe contabilizado por la amortización de muebles, enseres y aparatos, en este ejercicio.....	111.656,65
Importe contabilizado por la amortización por desgaste de maquinaria y herramientas de talleres	45.000,—
Importe contabilizado por amortización de muebles, aparatos, baterías, motores Diessel, cuadros, etc., de Centrales de Producción y Distribución	426.219,65
Importe contabilizado por amortización de material móvil (coches motores y remolques).....	1.137.692,40
	1.720.568,70
Gastos subvención militar fascista.....	1.109.029,65
Socorro a empleados y obreros de la Compañía, contribuciones y varios.....	2.136.418,11
Total	4.966.016,46

**AVANCE APROXIMADO DE LA CUENTA DE PERDIDAS
Y GANANCIAS, DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DE 1938,
CUYA CONTABILIZACION NO FIGURARA HASTA FIN DE
EJERCICIO**

	<u>Pesetas</u>
Productos de la explotación.....	11.380.172,01

A DEDUCIR:

Gastos generales de la explotación, en- tretenimiento y reparaciones.....	6.658.964,33
Socorro a empleados y obreros de la Compañía, contribuciones y varios....	1.197.862,14 (1)

Intereses de obligaciones:

Serie A.....	376.762,50
Serie B.....	426.287,50
Serie C.....	637.848,75
	<u>1.440.898,75</u>

Amortización de obligaciones: (2)

222 de la Serie A	111.000,—
267 de la Serie B.....	133.500,—
	<u>244.500,—</u>
	<u>9.542.225,22</u>

Resultado aproximado..... 1.837.946,79

(1) DETALLE DE ESTA PARTIDA:

Gastos subversión militar fascista.....	413.701,53
Socorro a empleados y obreros de la Compañía, contribuciones y varios.....	784.160,61
Total.....	<u><u>1.197.862,14</u></u>

(2) Existen amortizadas, además, 283 obligaciones Serie C, que importan 141.500 pesetas, que no procede contabilizar hasta Diciembre, por no vencer su pago hasta 1.º de Enero de 1939.

Cuando el Consejo Obrero, en Julio de 1936, se hizo cargo de la Industria, se encontró con un saldo deudor de 4.000.000 de pesetas, saldo que se aumentó a 5.000.000 de pesetas en Noviembre del mismo año, debido a que nuestra recaudación no cubría en aquella fecha los gastos de la Industria, además de tener que sostener los obreros que trabajaban en la línea en construcción SOL-ARGÜELLES. Actualmente se ha liquidado este saldo, existiendo en cuenta corriente un saldo a nuestro favor de pesetas 7.300.000.

Esta línea política que hemos seguido en el aspecto financiero, es por haber comprendido desde el primer día del levantamiento militar-fascista, que la función principal de los Sindicatos, es ayudar al Gobierno, procurando tener siempre las reservas económicas en cuenta corriente, única forma de que el Gobierno no tenga que recurrir a nuevas emisiones de billetes con grave perjuicio de la estabilidad de nuestra moneda.

Abastos

Dadas las dificultades de abastecimiento de la población de Madrid, una de las mayores preocupaciones de la Directiva del Consejo Obrero, ha sido ver el medio de proporcionar a nuestros compañeros de trabajo los elementos necesarios para subsanar, en parte, las dificultades de su abastecimiento.

En Febrero de 1937, se nombró una comisión formada por los compañeros Felipe Martín y Nafría, para que hiciesen las gestiones correspondientes a la creación de un Comedor Colectivo. A pesar de los esfuerzos realizados por estos compañeros, tropezaron con diversas dificultades que imposibilitaron la creación de dicho Comedor. Ya anteriormente, en el

mes de Enero, habíamos dirigido a la Consejería de Abastos, la siguiente carta:

«A LA CONSEJERIA DE ABASTOS

Estimados camaradas:

No podéis ignorar las dificultades que existen para proveerse de alimentos la masa trabajadora de retaguardia, llegando a constituir en algunas Industrias como en el Metro, un problema de tal gravedad, que si no se resuelve rápidamente, puede llegar el día en que tengamos que reducir un transporte, tan importante como este para la causa antifascista.

Se nos está dando el caso de tener que conceder un gran número de permisos a compañeros, para trasladarse fuera de Madrid con objeto de adquirir comestibles, y esto lo tenemos que autorizar con el consiguiente perjuicio para el buen servicio que estamos realizando.

A la vista de todo esto, hemos acordado dirigirnos a vosotros para indicaros la conveniencia de que nos autorizéis poder salir fuera de Madrid para adquirir alimentos para nuestros familiares, para lo cual hemos constituido una Junta de Abastos dentro del seno de nuestra Organización, que se encargará de hacer las compras y ventas bajo el control del Comité de Consejo Obrero.

En espera de que toméis esta sugerencia con el mayor cariño, quedamos vuestros y de la causa antifascista. Madrid 31 de Enero de 1937. Por el Consejo Obrero, El Secretario.—V.º B.º, El Presidente.»

Imposibilitados de crear un comedor con la amplitud necesaria para atender a las necesidades de la mayoría del personal, se acordó desplazar, con autorización de la Consejería de Abastos, varios compañeros fuera de Madrid para adquirir víveres para el personal. Esta adquisición hubo que suspenderla,

después de varios meses, entre otras causas por negarse Abastos a seguir autorizándolo y por la dificultad, cada vez mayor, de poder adquirirlos por procedimientos normales. Ante esta situación, el Consejo Obrero, deseoso de buscar una solución a este problema, dirigió en Octubre de 1937 el siguiente escrito a la Dirección General de Abastos:

»DIRECTOR GENERAL DE ABASTECIMIENTOS
VALENCIA

Estimado compañero:

Ya conoce V. las dificultades que se tropiezan para el abastecimiento de la población civil de Madrid; dificultades aumentadas en algunas Industrias por las condiciones de insalubridad en que desarrollan sus actividades los obreros pertenecientes a ellas. Una de estas Industrias es el METROPOLITANO DE MADRID, donde 1.800 trabajadores, con un espíritu de sacrificio digno de admirar en todo su valor, están sometidos, desde que estalló el movimiento militar fascista, a un trabajo intensivo, llegando a transportar diariamente 500.000 viajeros, sin disfrutar descansos ni cobrar horas extraordinarias, cuyas cantidades las destinan íntegramente a guerra, además de varios donativos importantes a diversas Entidades antifascistas.

Pues bien, este servicio importantísimo para la población de Madrid, corre el riesgo de no poder desarrollarse con el mismo ritmo que hasta aquí, debido a que muchos compañeros por su escasa ración alimenticia y las condiciones antihigiénicas de su trabajo caen enfermos, en número tan crecido, que si no buscamos una rápida solución a este problema, pudiese llegar un día, no muy lejos, que tuviésemos que paralizar tan importante servicio.

Teniendo en cuenta estos antecedentes rogamos a V. se nos facilite diariamente, por conducto de esa

Dirección, una sobrealimentación de la misma forma que se efectúa a otros trabajadores de Industrias similares a la nuestra.

No dudando el interés que siempre ha puesto usted en todo aquello que se relaciona con los trabajadores ferroviarios, quedamos suyos y de la causa antifascista. Por el Consejo Obrero, El Secretario. — V.º B.º El Presidente. Madrid 26 de Octubre de 1937.»

Como no se resolvía nuestra petición a la Dirección General de Abastos, con la rapidez que nosotros deseábamos, se desplazó a Valencia una Comisión integrada por U. G. T. y C. N. T. para gestionar personalmente del compañero Trifón, dicha sobrealimentación. Debido a la acertada gestión de esta Comisión y al apoyo prestado por el camarada Trifón, se consiguió para los trabajadores del METRO, una sobrealimentación que ha durado hasta el mes pasado, que por una orden de la misma Dirección, ha sido suprimida.

A pesar de tener esta sobrealimentación los obreros del METRO, el Consejo Obrero, deseoso de mejorar las condiciones de sus afiliados, nombró el 11 del pasado Junio una Comisión, formada por los compañeros Nafría, Martín, Morales y Nicanor Sánchez, para gestionar nuevamente lo del Comedor Colectivo, sin que hasta la fecha se haya podido obtener ningún resultado, a pesar de la nueva gestión realizada en este sentido.

Democracia Sindical

Varias han sido las Asambleas Generales y de Servicio celebradas por este Consejo Obrero durante el tiempo que llevamos de guerra. En todas ellas se han planteado y solucionado democráticamente

los problemas más importantes de nuestra Industria. Merecen destacarse por su importancia las celebradas los días 4 y 5 de Marzo de 1937, donde se aprobó por aclamación la labor realizada por el Consejo Obrero durante los meses que llevábamos de guerra. Merece citarse también por su importancia, la Asamblea celebrada el 11 de Enero de 1938, donde se aprobó por unanimidad el siguiente proyecto de estructuración de nuestro Ferrocarril:

ESTRUCTURACIÓN QUE DEBE DARSE AL FERROCARRIL METROPOLITANO DE MADRID AL PASAR A DEPENDER DE LA RED NACIONAL DE FF./CC. SEGÚN EL ARTÍCULO 1.º DE 28 DE OCTUBRE EN 1937. PUBLICADO EN LA «GACETA» DEL DÍA 23 DEL MISMO MES

Al producirse el día 18 de Julio de 1936 el movimiento militar fascista, el Consejo de Administración del F/C. Metropolitano de Madrid desapareció, quedando la dirección y administración de esta Industria bajo la responsabilidad del Consejo Obrero, Organismo perteneciente al S. N. F. (U. G. T.)

En Enero de 1937, se constituyó un Comité de Control con igual representación de las dos Organizaciones U. G. T.-C. N. T., que si bien hasta el momento actual ha cumplido a la perfección su delicada misión, sería peligroso para el F/C. y, en general, para el pueblo de Madrid, prolongar una situación que no responde a las fuerzas orgánicas de los Sindicatos ni es producto de un estado de derecho, puesto que el Comité de Control más bien que con-

trolar el F/C. está asumiendo la dirección y administración del mismo.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto y las características especiales de los Metropolitanos, sería absurdo y perjudicial para el buen desenvolvimiento de estos FF/CC. su absorción total por los organismos directivos de la Red Nacional, la parte técnica, administrativa y social de nuestro F/C.

Para nuestro mejor desenvolvimiento y con miras a un futuro, lleno de dificultades para la Red Nacional, proponemos la siguiente estructuración para el F/C. Metropolitano de Madrid.

1.º La más completa autonomía económica. Única forma de que el METROPOLITANO DE MADRID, cumpla la misión especial que le está encomendada en sus futuras construcciones.

2.º Constitución de un Consejo o Junta administrativa que asuma con plena autoridad la dirección y administración del F/C. Dicho Consejo estará formado por un número igual de técnicos y obreros, pertenecientes los primeros a este F/C. y ostentando los segundos la representación proporcional de los Sindicatos U. G. T. - C. N. T.

3.º Este Consejo Administrativo deberá estar presidido por un Vocal del Consejo Nacional de FF/CC., el cual servirá de enlace entre el Consejo Administrativo de nuestro F/C. y el Ministerio de Obras Públicas.

Madrid, 14 de Marzo de 1938.

V.º B.º
El Presidente,

Por el Consejo Obrero,
El Secretario,

Este proyecto de estructuración fué presentado al Consejo Nacional de Ferrocarriles, siendo acogido satisfactoriamente por este Organismo que, según nuestras últimas noticias, quedará estructurado de esta forma.

Nuestras relaciones con la Zona han sido cordiales, encontrando en estos compañeros facilidades para nuestro mejor desenvolvimiento.

Dadas las características de nuestra Industria las actividades del Consejo Obrero han sido escasas dentro de dicho Organismo.

Considerando un orgullo para los trabajadores del METRO, la carta felicitación del Comité Nacional de nuestro Sindicato, la damos a conocer para satisfacción y estímulo de todos los afiliados a nuestro Conaejo Obrero:

Barcelona, 29 de Marzo de 1938

Al Consejo Obrero del Metropolitano

MADRID

Estimados compañeros:

En las reuniones últimamente celebradas por nuestro Comité Nacional durante los días 1 y 2 del actual, se hizo referencia a la conducta ejemplar observada por el Consejo Obrero del Metro de esa localidad, acordando ver con satisfacción y hacerlo resaltar para que pueda servir de estímulo al resto de los ferroviarios, por sus continuadas aportaciones económicas a los fines de la guerra y por el esfuerzo realizado para conseguir una mayor producción.

La Comisión Ejecutiva al trasladaros este acuerdo además de cumplir con su deber, lo hace con la intención de que quede bien patente nuestro reconocimiento y nuestra felicitación por una conducta que ha merecido el aplauso de toda la Organización.

Sin otra cosa de momento, nos reiteramos cordialmente vuestros y de la causa obrera antifascista.

**Sindicato Nacional Ferroviario
Por la Comisión Ejecutiva
El Secretario General**

Nuestras relaciones con el Metro de París

En Marzo de 1938 fué visitado nuestro F. C. por el Secretario general del Sindicato del Metropolitano de París, camarada Roux el cual después de hacer un elogio de nuestra Organización ofreció que a su llegada a París, daría a conocer a nuestros compañeros de allí la necesidad de prestarnos toda clase de solidaridad. Efectivamente en Abril recibimos la siguiente carta:

«París, 6 de Abril de 1936

A los Miembros de Dirección
del Consejo del Metropolitano
MADRID

Estimados camaradas:

Ya me encuentro de nuevo aquí de regreso del magnífico viaje efectuado sobre el territorio de la República Española.

Guardo la profunda convicción de vuestro éxito final y pongo todo mi interés para desarrollar mas que nunca la solidaridad de nuestra Organización hermana.

Los miembros de nuestra Comisión Ejecutiva me encargan os transmita, al mismo tiempo que su saludo fraternal, la expresión de su profunda admiración por el valor desplegado por vuestra Organización y los maravillosos resultados obtenidos en plena guerra, con todas las dificultades que nosotros apenas podemos concebir.

Hemos estudiado vuestra proposición que concierne al alojamiento de vuestros hijos y deseáramos tener una pronta respuesta sobre las posibilidades y medios prácticos de que disponéis.

Al hacer esto no estaría de más un viaje de uno de vuestros representantes, si esto fuera posible, con el fin de que pudiéramos estudiar un proyecto que fuera de común acuerdo.

Deseoso de todo corazón tener una rápida respuesta a esta proposición, termino renovándoos un saludo fraternal de los 9.500 obreros y empleados de nuestra Organización y os afirmo en nombre suyo, que harán cuanto humanamente sea posible hacer para daros los medios de vencer definitivamente al fascismo internacional que ha invadido vuestro bello país.

Saludos fraternales y amistosos,

El Secretario General del Metropolitano,

Firmado, *P. Roux.*»

El Consejo Obrero deseoso de facilitar la evacuación de los hijos de sus afiliados encomendó a los compañeros Molinero y María Román, hiciesen las gestiones correspondientes para facilitar con toda clase de seguridades esta evacuación. Los compañeros citados se pusieron al habla en Barcelona con miembros de la Ejecutiva de la U. G. T. compañeros Antonio Péres y Andiano, los cuales aprovechando un viaje que realizaban a París hicieron a los compañeros del Metro la proposición que indica la carta.

Posteriormente hemos recibido por mediación de la Srta. Victoria Kent, Secretaria de nuestra Embajada en París la siguiente carta:

«París, 21 de Junio de 1938

Consejo Obrero del Metropolitano de Madrid

Estimados camaradas:

El Secretario General del Sindicato del Metropolitano de París, Monsieur Roux, ha tenido conmigo una larga conversación relacionada con el ofrecimiento que ya tiene hecho ese Consejo Obrero de traer a Francia 100 o 150 niños de los compañeros de esa entidad.

Me dice que lo tiene todo dispuesto, que les ha escrito a ustedes diciéndoles esto mismo y que no logra tener contestación. Como el ofrecimiento es interesante y ellos están dispuestos a solucionar las dificultades del transporte, me dirijo a ustedes rogándoles una contestación para poder transmitirla al Sr. Roux y si ésta es afirmativa, estamos todos dispuestos a prestar la máxima ayuda, y caso de que fuera negativa daríamos la contestación al Metropolitano de aquí que con tanto entusiasmo y afecto se ocupan de la cuestión expuesta.

Les ruego una rápida contestación y les envío un cordial saludo.

La Secretaria de Embajada,

Victoria Kent

Con fecha 11 de Julio, mandamos a la compañera Victoria Kent, por conducto de la Embajada Francesa en Madrid, la siguiente carta:

SRTA. VICTORIA KENT

Secretaria de la Embajada de España
en Francia.

Presente

Estimada compañera:

Llenos de emoción, hemos leído su carta fecha 29 de Junio, en la que nos dá a conocer el ofrecimiento de los compañeros del Metro de París a intentar salvar 130 vidas infantiles de los criminales bombardeos de la artillería extranjera al servicio de los generales traidores a su Patria.

Nunca olvidaremos los españoles que amamos y sentimos a España por encima de todo, la ayuda noble y generosa del glorioso pueblo francés, a pesar de que plumas mercenarias y aventureros al servicio del fascismo internacional, intentan manchar la gesta gloriosa del pueblo español. Camarada Victoria, salude en nombre de todos los trabajadores del Metro a Monsieur Roux, indicándole que aceptamos su generoso ofrecimiento, esperando nos indique en qué forma puede hacerse el transporte, con garantías de éxito.

La edad de los niños, salvo orden contraria, será de seis a catorce años, teniendo preferencia los huérfanos de los compañeros muertos en el frente y los hijos de los que están actualmente luchando por la libertad de todos los pueblos.

Enterado el S. N. F. de la intervención de V. en este asunto, nos encarga transmitamos su más cordial saludo, como asimismo su agradecimiento, por su actuación en favor de los trabajadores del Metro.

En espera de una rápida contestación, la saludan fraternalmente sus compatriotas.

V.º B.º

El Presidente,

POR EL CONSEJO OBRERO:

El Secretario,

A pesar del tiempo transcurrido y de dos radiogramas cursados a París no hemos tenido contestación hasta la fecha.

Gestiones realizadas por el Consejo Obrero en relación con los compañeros correspondientes a los reemplazos 1923-24-25 y 26

Ningún problema de tanta gravedad para el Consejo Obrero como el que se nos planteó con la movilización de estos reemplazos. Numerosas han sido las gestiones realizadas por nuestros compañeros del Comité de Control, para conseguir del C. R. I. M. un trato igual al de los demás compañeros ferroviarios. Una falsa interpretación de la Delegación de Ferrocarriles sobre nuestra incorporación en la Red, motivó que a los compañeros de los reemplazos 1925-1926, se les negase el derecho de quedar provisionalmente exentos de incorporación a filas.

Con fecha 13 del pasado Julio se cursó a la Delegación del Consejo Nacional el siguiente oficio:

«Adjunto enviamos relaciones del personal perteneciente a los reemplazos 1925-1926 que continúan prestando servicios en este Ferrocarril, cuyo envío lo verificábamos a fin de que a los compañeros incluidos en las mismas, les fuera suministrada su ración en frío, las cuales nos han sido devueltas por el C. R. I. M. núm. 1 por tener que ser cursadas a dicho Centro por conducto de esa Delegación.— Por las características de este f. c. se solicita que a los agentes pertenecientes a dichos reemplazos se les proporcione su suministro en frío y en horas compatibles con el servicio que vienen desempeñando en esta Industria.— Consejo Nacional de Ferrocarriles. Delegación de Madrid.— (Sección Social.)»

Con fecha 14 de Julio se nos contestó por la Delegación con el siguiente oficio:

«Acusamos recibo de vuestro oficio de fecha 13 del actual, al que incluís las listas de los compañeros pertenecientes a los reemplazos de los años 1925-1926, exentos de incorporación a filas por espacio de un mes a partir del 21 de Julio pasado para que esta Delegación las curse al C. R. I. M. núm. 1, y nos cumple manifestaros que no estando vuestra línea afecta a la agrupación de Redes de la Red Nacional de Ferrocarriles, no le es permitido a las Delegaciones del Consejo intervenir en vuestros asuntos.—Adjuntos os devolvemos las relaciones de referencia.—Madrid, 14 de Julio de 1938.—Por la Sección Social y Política.—Firmado, *Un Delegado*.—Al Comité de Control del Metropolitano de Madrid.»

Ante la negativa de la Delegación de considerarnos como a los demás ferroviarios, el C. R. I. M. nos ordenó en oficio de 10 de Agosto que todo el personal perteneciente a este ferrocarril de los reemplazos 1925-1926, hiciesen con la máxima urgencia su presentación en el C. R. I. M. para su filiación y destino a cuerpo.

Al ser llamados los compañeros de 1923-1924 la representación del Consejo Obrero en el Comité de Control, planteó la necesidad de visitar al compañero Ossorio como Gobernador de Madrid e indicarle el peligro que existía de tener que paralizar la mayor parte de nuestro servicio por falta de personal especializado.

El compañero Ossorio que ya había hecho numerosas gestiones en diversos Centros Oficiales, rogó nuevamente al Jefe del Ejército del Centro la necesidad de suspender provisionalmente la incorporación del personal especializado de los reemplazos

del 1923-1924. El Coronel Casado, que desde el primer momento tomó gran interés por el normal funcionamiento de nuestro ferrocarril, nos propuso le mandásemos una relación de aquellos que considerábamos como insustituíbles para nuestra Industria.

Cursada al Estado Mayor del Ejército del Centro la relación del personal insustituíble, se reintegraron al trabajo todos los compañeros comprendidos en estas relaciones, correspondientes a los reemplazos 1923-1924. Sería interminable transcribir la serie de documentos y enumerar las numerosas gestiones realizadas por nuestros compañeros en el Comité de Control para dar una solución a este problema. Últimamente está haciendo gestiones la Delegación para reintegrar a los compañeros de estos reemplazos a su sitio de trabajo.

Es necesario resaltar para conocimiento de todos los afiliados a nuestro Consejo Obrero, que mientras la Delegación de Madrid, organismo delegado del Consejo Nacional de Ferrocarriles nos negaba a los trabajadores del Metro el derecho de Ferroviarios de la Red Nacional, el Consejo Nacional, organismo rector de la Red, proporcionaba a los compañeros del Gran Metro y Metro Transversal de Barcelona, el correspondiente volante, dejándoles exentos de incorporarse a filas, como a los demás ferroviarios.

Terminamos esta Memoria con nuestra adhesión incondicional al Gobierno constituido, como es nuestro deber de antifascistas. El Consejo Obrero del Metro y todos sus afiliados han estado y están al lado del Gobierno de todos los españoles.