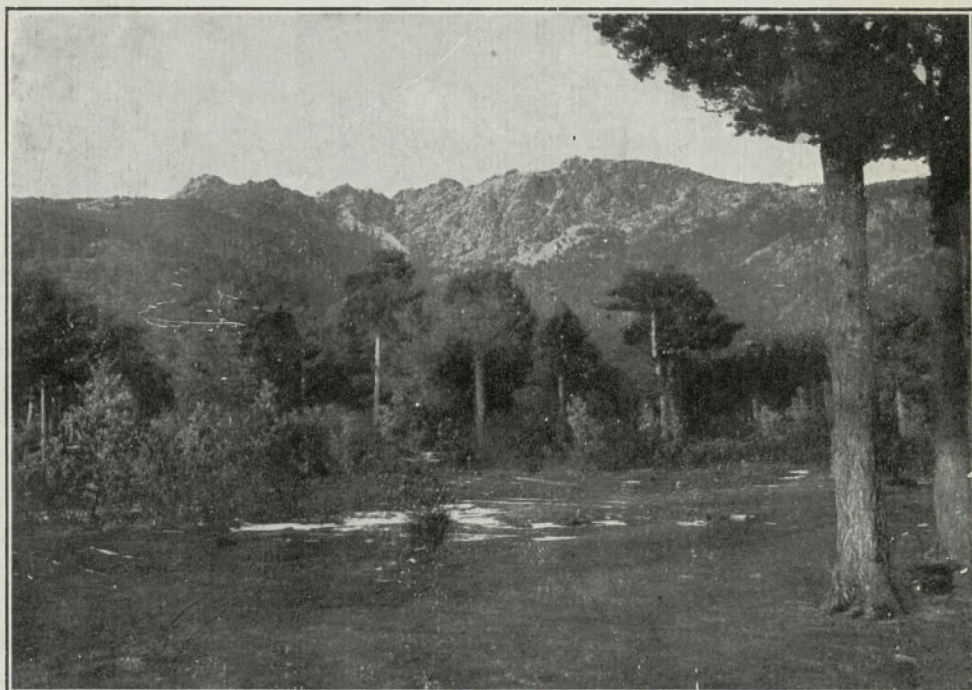
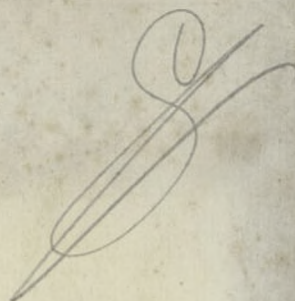


**FERROCARRIL ELÉCTRICO
DEL GUADARRAMA (S. A.)**



VISTA DE LOS TERRENOS QUE SE PROYECTA URBANIZAR

AÑO 1921

LIBRERIA JIMENEZ

Mayor, 66
MADRID

Copy 2
15

R1177

2000p(1)

MEMORIA

QUE EL CONSEJO
DE ADMINISTRACIÓN
SOMETE

A LA

JUNTA GENERAL ORDINARIA

DE

SEÑORES ACCIONISTAS

Convocada para el
21 de Mayo de 1921.



FERROCARRIL ELÉCTRICO DEL GUADARRAMA

SOCIEDAD ANÓNIMA

Domicilio social: PRIM, NÚMERO 5

—o—
Constituída por escritura pública el día 20 de Marzo de 1919
y formado su Consejo de Administración por los señores siguientes:

PRESIDENTE

Ilmo. Sr. D. Ramón de Aguinaga y Arrechea.

VICEPRESIDENTE

D. Luis Sagrera y Ciudad.

VOCALES

D. Julio Danvila Rivera.

D. Carlos González del Valle.

D. Luis de la Peña y Braña.

D. Pío García Escudero Urrutia.

SECRETARIO

D. Juan Manuel Torroba.

Señores Accionistas:

Es sumamente grato a nuestro Consejo de Administración el dirigirse a la primera Junta general de Señores Accionistas para darle cuenta del estado de los negocios de la Sociedad, pues éstos se han desarrollado en condiciones muy afortunadas y permiten, en su estado actual, el concebir las más risueñas esperanzas acerca de su porvenir.

La explotación del turismo en la Sierra del Guadarrama, que forma el vastísimo campo de nuestras actividades sociales, fué iniciada, al constituirse la Sociedad, por la construcción del ferrocarril eléctrico de Cercedilla al Puerto de Navacerrada.

La belleza del paisaje, los encantos incomparables de aquellas montañas, tan próximas a la capital a cuyos habitantes ofrecen saludable esparcimiento, y las gratas emociones que la contemplación de las grandes bellezas naturales procuran a todo espíritu elevado, nos alentaban a una empresa que tenía por objeto el hacer más cómoda y ampliamente accesibles para los habitantes de la metrópoli madrileña aquellas altas regiones de nuestra admirable Sierra, reservadas hoy solamente a pocos elegidos que puedan dedicar al deporte más tiempo del que para ello dispone la generalidad de los atareados vecinos de Madrid.

Pero la construcción de un ferrocarril que rápidamente pueda conducir viajeros desde Cercedilla al corazón de la Sierra del Guadarrama, no podía ser más que un principio, un punto de partida para mayores empresas, pues si el ferrocarril promueve el tráfico, éste no podría tener toda su amplitud si a los viajeros no se les ofrecieran facilidades para su estancia, más o menos prolongada, en aquellos deliciosos parajes.

Así es que nunca perdimos de vista la necesidad de establecer en esas soledades medios de vida que pudiesen retener a los viajeros para gustar más sosegadamente de los encantos de la Sierra.

Sabido es que todo ferrocarril nuevo hace surgir a su lado, poco a poco, pueblos, colonias y caseríos, tejiendo la tupida red de intereses que, a su vez, alimentan de savia, siempre renovadora y creciente, la explotación de la nueva arteria de transportes, hasta obligarla a desarrollar su máxima capacidad; pero este proceso, aunque infaliblemente repetido en todas partes,

es por sí mismo lento, y si no es dirigido convenientemente, expuesto a errores, rectificaciones y estancamientos.

Debido a ello, vuestro Consejo de Administración ha pensado siempre en la oportunidad de promover, acelerar y encauzar este proceso natural, tomando la iniciativa necesaria de este movimiento.

Así es que, aprovechando algunas afortunadas ocasiones que se le han presentado, ha podido asentar firmemente las bases del futuro desarrollo del nuevo ferrocarril y de su prosperidad, como podréis verlo más adelante en esta Memoria.

Pero permitidnos que, en primer término, os demos cuenta del estado actual de nuestros trabajos en lo que concierne al ferrocarril.

SITUACIÓN DE LAS OBRAS

Se empezó la construcción de la explanación de la línea en octubre de 1919, y está terminada actualmente, después de vencer no pocas dificultades para realizarla, en la parte alta, donde no es posible trabajar más que cuatro meses de verano, y otras de otra índole en la travesía del pueblo de Cercedilla.

El asiento de vía se está haciendo, y quedará terminado a fin de este verano.

Tenemos la satisfacción de comunicaros que todas las obras se van realizando dentro de las cifras previstas en el presupuesto.

MATERIAL MÓVIL

Los suministros de material rodante y eléctrico los hemos contratado con la reputada Casa Brown Boveri, de Suiza; dispondremos de magníficos coches de 36 toneladas de peso, capaces para 125 viajeros, y provistos de frenos automáticos, eléctricos y por aire comprimido, que actúan sobre las ruedas y directamente sobre el carril, haciendo imposible todo accidente, circunstancia muy de tener en cuenta en una línea de las condiciones de trazado de la nuestra, pues está formada por una pendiente continua de 6 por 100 en 11.250 metros de longitud; la elección del Consejo ha recaído, no sobre la oferta más barata, sino sobre aquella que ofrecía mejores garantías de todo orden.

Cada tren se compondrá de coche motor y remolque; pueden transportar cada uno 250 viajeros, y en dos trenes consecutivos se pueden evacuar todos los viajeros que lleguen a Cercedilla en uno de la línea del Norte; cada tren

lleva un coche equipado con cuatro motores de 100 HP. de fuerza, lo que permitirá hacer el recorrido total desde la estación de Cercedilla al Puerto en treinta y cinco minutos.

Como veis aquí, ha habido una variación esencial en nuestro programa primitivo, pues los coches que presupuestábamos eran de capacidad menor de la mitad y dotados solamente de dos motores de 70 HP.; con esta variación, la potencia de transporte de nuestra línea ha aumentado considerablemente.

SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA

Actualmente estamos tratando del suministro de la energía eléctrica con la Sociedad que hoy surte de electricidad a Cercedilla y pueblos limítrofes.

INAUGURACIÓN DE LA LÍNEA

Finalmente, estimamos que la inauguración de nuestra línea tendrá lugar antes de un año.

URBANIZACIÓN DE TERRENOS

En lo concerniente a asuntos nuevos que la Sociedad emprende, y a que hemos hecho alusión al principio, nos es grato comunicaros que hemos adquirido, en condiciones favorables, por trato directo con sus antiguos propietarios y nos han sido cedidos por el Estado, terrenos de los que atraviesa nuestro ferrocarril, y que suman una extensión superficial de un millón de metros cuadrados, todo lo cual nos proponemos urbanizar dotándola de todos los servicios necesarios: de agua, alcantarillado, luz eléctrica, etc., a fin de promover la construcción de viviendas que, por su traspaso o alquiler, proporcionen a la Sociedad un saneado ingreso y aumenten la importancia del ferrocarril, por crearse a su alrededor esos núcleos de población.

Para que os forméis una idea de la importancia que desde este punto de vista adquirirá nuestro negocio, os haremos notar que en los terrenos aludidos se pueden llegar a construir hasta 1.000 casas de campo, cada una de las cuales tendrá su jardín en medio del bosque; y estimando el valor medio de cada una en 30.000 pesetas, a la sombra de nuestro ferrocarril y en colaboración con él, se llegará a invertir 30 millones de pesetas por lo menos, en su zona de influencia.



La aceptación de esta oferta de casas de campo por parte del público ha de ser magnífica; todos sabemos la actividad febril con que en los pueblos de la Sierra se edifica y los precios fabulosos que alcanzan las viviendas, a pesar de no estar dotadas en general de los servicios urbanos y saneamientos necesarios. Desde el momento que nosotros nos preocupemos de procurarlas en excelentes condiciones higiénicas, y según planos modernos, pocos serán los madrileños que no se procuren una residencia en aquellos lugares donde pasar todo o parte del verano o sus vacaciones invernales; por lo tanto, no necesitamos esforzarnos en demostraros la vitalidad de este asunto.

Pensando en la ventaja de dar el mayor impulso posible a esta obra de urbanización, el Consejo la ha iniciado ya, a este fin se ha construído una carretera paralela al ferrocarril que pone en comunicación las colonias con la carretera general y permitirá el acceso en automóvil de los propietarios a sus casas, y se ha hecho la parcelación completa de los terrenos de las Heras.

Se ha solicitado la oportuna concesión de aguas para servicio de todas las viviendas.

Todo este plan se desarrolla en las márgenes de nuestro ferrocarril en construcción, por lo tanto, es de una realización iniciada e inmediata; los que queráis adquirir un terreno servido por nuestro ferrocarril y carretera, podéis hacerlo desde ahora en condiciones ventajosas y en lugar aménisimo.

URBANIZACIÓN DEL PUERTO DEL PAULAR

Mirando más el porvenir, el Consejo no ha olvidado que el lugar más ameno y mejor dotado para residencia de verano y "sports" de invierno es el Puerto del Paular; a fin de poder en su día crear en la vecina Sierra un lugar de residencia invernal o veraniega, que nada tenga que envidiar a la de los Alpes o Pirineos, ha tomado posiciones para realizarlo adquiriendo en el Puerto del Paular una superficie de más de cuatro millones de metros cuadrados (cuatro veces la superficie del Retiro), en las cuales puede construirse una verdadera ciudad a 1.800 metros sobre el nivel del mar, dotada de todos los atractivos de las de los Alpes, campos de patinaje en nieve y hielo, pistas para trineos, bobsleigs, etc., y en verano, una residencia de primer orden por su belleza y temperatura.

Para poder realizar este plan, es preciso prolongar nuestro ferrocarril hasta allí, en una longitud de siete kilómetros.

El complemento de todos estos trabajos realizados en la Sierra sería

construir la prolongación de nuestro ferrocarril hasta Madrid; el Consejo estudia el modo de realizarlo en el momento oportuno.

SITUACIÓN FINANCIERA

Como comprenderéis, estos múltiples trabajos, adquisiciones de terrenos y construcción de nuestra línea, han producido gastos no previstos en el presupuesto, que era de 2.000.000 de pesetas, de las cuales, 1.500.000 se obtendrían por una emisión de acciones y las 500.000 pesetas por una de obligaciones; la primera, actualmente, está cubierta, pero una vez construída la línea, los gastos serán superiores a 1.500.000 pesetas, próximamente 1.750.000 pesetas, faltarían, pues, unas 250.000 pesetas, que nuestros banqueros los señores González del Valle y Compañía están dispuestos a adelantarnos.

Si nuestros fines quedaran limitados a la explotación de la línea en la forma en que se inaugura, que fué la presupuestada, lo más conveniente podría ser aceptar ese crédito, que se amortizase en forma a convenir con los ingresos de la explotación, dejando al cabo del tiempo que resultara el capital acciones libre de todo gravamen y en pleno disfrute de los beneficios.

Ahora bien, parte de los gastos que aquí integran la cifra total de los hechos, corresponden a la urbanización iniciada y a adquisición de terrenos; es, pues, necesario continuar este asunto y dotarle para ello del capital preciso; hay que pensar en prolongar la línea hasta el Puerto del Paular a fin de valorizar los terrenos que allí poseemos. Lógico es, por lo tanto, englobar el déficit del capital acciones con una ampliación del capital social, dejando de lado la emisión de obligaciones previstas en la Memoria de proyecto y las cuentas de crédito que las sustituyan, el Consejo estudia la manera de hacerlo y la cuantía del nuevo capital, y para tratar de ello se os convocará en el momento oportuno.

Esperamos que la concisa exposición de nuestro estado social, de lo que ya tenemos realizado y de los proyectos que esperamos poder llevar a feliz término con vuestro concurso, llevará a vuestro ánimo la convicción de que nuestra empresa se desarrolla en las mejores condiciones posibles y que se ensancha, tomando siempre mayor importancia a medida que se avanza en su realización, de manera que pueda vaticinarse para ello un éxito tan brillante y completo como acaso no habría podido columbrarse en sus comienzos y que habrá de colocarla entre las más importantes que afectan a la vida de nuestra capital.

*
* *

Usando el Consejo de la facultad que le concede el artículo 29 de los Estatutos, acordó nombrar Consejero a D. Luis de la Peña y Braña, en la vacante ocurrida por renuncia de D. Manuel Rodríguez, esperando que vosotros, teniendo en cuenta la valiosa colaboración que el Sr. Peña puede prestarnos en nuestra gestión social, confirméis su nombramiento.

CONCLUSIONES

Sometemos a vuestra aprobación las conclusiones siguientes:

- 1.^a—Aprobación del Balance cerrado en 31 de diciembre de 1920.
- 2.^a—Aprobación de la presente Memoria.

POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN:

EL PRESIDENTE,

Ramón de Aguinaga.

EL SECRETARIO,

Juan Manuel Torroba.



Balance de situación en 31 de Diciembre de 1920.

	PESETAS	PESETAS	
ACTIVO		PASIVO	
Acciones en Cartera.....	603.000	Capital.....	1.500.000
Accionistas.....	226.125	Cuentas corrientes.....	6.643
Fondos públicos.....	34.000	González del Valle y C. ^a	55.032
Caja.....	1.264	Efectos a pagar.....	13.567
Concesión y proyecto.....	67.000		
Expropiación.....	24.253		
Explanación.....	266.348		
Obras de fábrica.....	27.580		
Material fijo.....	24.464		
Estaciones.....	17.219		
Electrificación de la vía.....	2.750		
Material en servicio, almacén y mobiliario.....	36.622		
Gastos de constitución.....	15.878		
Dirección y Administración.....	50.791		
Urbanización.....	177.944		
	1.575.243		1.575.243

V.º B.º:
El Director.

José de Aguinaga.

El Jefe de Contabilidad.

Salvador Villegas.



Sucesores de Rivadeneyra (S. A.)

— Paseo de San Vicente, 20 —