

EFFECTOS ECONÓMICOS DE LA CADUCIDAD DE LAS CONCESIONES DE SERVICIOS

POR

FERNANDO GARRIDO FALLA

Catedrático de la Universidad de Madrid.

SUMARIO: I. ALGUNAS PRECISIONES SOBRE LA CADUCIDAD: A) No siempre implica conducta culpable. B) Postula indemnización.—II. BIENES DE LA CONCESIÓN Y BIENES DEL CONCESIONARIO.—III. LA LIQUIDACIÓN DE LA CONCESIÓN Y LAS DIFERENTES FORMAS DE SU EXTINCIÓN: A) Caso de rescate. B) Caso de reversión. C) Caso de caducidad.

I.—ALGUNAS PRECISIONES SOBRE LA CADUCIDAD.

La lectura de algunos preceptos de nuestro Derecho positivo, relativos al supuesto de la caducidad de concesiones, pudiera dar lugar a que se llegase a algunas de estas dos equivocadas conclusiones: 1.ª, que la caducidad es siempre una medida punitiva que se impone a la vista de una conducta culpable del concesionario; 2.ª, que el efecto principal de la caducidad es la reversión al concedente de los bienes de explotación *sin indemnización*.

Son preceptos de los que una lectura precipitada puede inducir a este convencimiento los siguientes:

- El artículo 35 de la Ley general de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, que impone la pérdida de la fianza cuando se declare la caducidad, por falta del concesionario.
- El artículo 36 de dicha Ley, que señala las causas de caducidad.
- El artículo 42, también de la Ley, que prevé la posibilidad de incautación por la Administración de las obras de la concesión sin indemnización para el concesionario.

- La Ley de 10 de mayo de 1932, sobre explotación por el Estado de líneas *abandonadas* por los concesionarios, cuyo artículo 3.º niega la posibilidad de que la Empresa concesionaria plantee reclamación alguna.

Como se adelantó antes, se trata, sin embargo, de ideas rigurosamente equivocadas, que desde ahora conviene desechar:

A) Por de pronto, la conducta culpable (con las precauciones con que este término debe utilizarse, referido a una situación como la del concesionario, que es al mismo tiempo reglamentaria y contractual), no es sino una entre las varias causas que pueden dar lugar a la declaración de caducidad.

Nuestro Consejo de Estado precisó a este respecto, con indudable exactitud, que la caducidad no es una sanción de tipo penal sólo aplicable en caso de infracción dolosa del concesionario, sino una medida de apreciación inexcusable cuando se producen los motivos señalados en la Ley (1).

El propio artículo 35 de la Ley general de Ferrocarriles, antes citado, al hablar de pérdida de fianza en los casos de caducidad «por faltas imputables al concesionario», está admitiendo de rechazo los otros casos en que tales faltas no se han producido.

En las concesiones de servicios que se rigen por legislación más moderna esto aparece con mucha mayor claridad. Así, el Reglamento de Transportes Mecánicos por carretera de 9 de diciembre de 1949, enumera en su artículo 97 cuatro causas de caducidad, y si bien las primeras aluden a supuestos de incumplimiento por parte del concesionario, en cambio, la cuarta dice así: «El propósito manifestado por el concesionario de cesar en el servicio por prestarse éste con déficit por causas ajenas a su gestión, que deberá justificar plenamente». En este último caso la caducidad no impedirá necesariamente que se acuerde la *devolución de la fianza* al concesionario (art. 98, *in fine*).

B) En cuanto a la idea de que la caducidad entraña la reversión al concedente de los bienes de la concesión, sin que medie indemnización, no deja de ser una conclusión rigurosamente inexacta, que sólo puede apoyarse en una precipitada lectura de ciertos preceptos legales desconectados del contexto general de la Ley. Antes al contrario, lo que

(1) Dictamen de 16 de abril de 1947, en el expediente núm. 2.538 (*Recopilación de Doctrina legal 1946-47*, pág. 13).

debe afirmarse es que el derecho a percibir indemnización en los casos de caducidad es uno de los principios lógicos de nuestra dogmática concesional, expresamente reconocido, además, por nuestro Derecho positivo.

En efecto:

a) La Ley general de Ferrocarriles (concretando al supuesto específico de estas concesiones el sistema general establecido en la legislación de Obras Públicas: artículos 71 y 72 de la Ley de 13 de abril de 1877 y artículo 30 del Reglamento de 6 de junio de 1877) prescribe que la declaración de caducidad, si el concesionario hubiese realizado ya total o parcialmente las obras, dará lugar a que se saquen a subasta, con el objeto de que, con el importe de la licitación, pueda ser resarcido el concesionario caducado (art. 41). Y esto sin distinción de que pueda imputársele o no conducta culpable; los efectos de ésta, como se dijo, se contraen a la pérdida de la fianza.

Sólo en el caso de que tres subastas consecutivas hubiesen quedado desiertas, podrá el Estado incautarse «de las obras, para continuarlas» (artículo 42), sin que el concesionario tenga derecho a indemnización. Aparte esta idea de continuidad de la obra («... para continuarla») o de la explotación, que es básica en la idea concesional y que se convierte en la indiscutible causa jurídica de la incautación (hasta el punto de que si faltase podría hablarse de un enriquecimiento sin causa por parte de la Administración), interesa subrayar aquí que la idea que justifica esta solución legal es la siguiente: si las subastas quedan desiertas es porque la concesión, en cuanto tal, carece de valor económico, es decir, las obras realizadas y el material de concesión, en cuanto necesariamente afectadas a la finalidad de la explotación del servicio, no se valoran positivamente en el mercado; luego, no hay lugar a que se reconozca una indemnización al concesionario por la pérdida de la concesión que la caducidad entraña. Ahora bien, y como es obvio, esta misma idea postula que si la concesión (es decir, la titularidad de la misma, más los bienes de explotación) fuese económicamente valorable en términos positivos, procedería indemnizar al concesionario, *incluso en los casos de caducidad*.

Esta misma es la doctrina que ha establecido en sus dictámenes nuestro Consejo de Estado. Decretada la caducidad de la concesión de un ferrocarril —dice el Alto Cuerpo consultivo— y aparecida con posterioridad la Ley de Ordenación ferroviaria de 24 de enero de 1941, que, al

ordenar el rescate anticipado de todas las concesiones de ferrocarriles de ancho normal, impedía sacar a nueva subasta la concesión caducada, desapareciendo de este modo la posible vía de indemnización para el titular de la concesión caducada, *debe afirmarse, en principio, la existencia de un perjuicio indemnizable por la Administración*, debiendo determinarse la cuantía de la indemnización por el valor de la concesión (valor económico que hubiera tenido la concesión en el caso de haber podido sacarla a subasta) y no por el valor de los gastos de establecimiento (valor de los materiales adscritos a la concesión), el cual determina solamente el límite máximo de aquélla (2).

b) Consecuentemente con estas ideas, cuando nuestra legislación regula servicios públicos en los que el concesionario no ha tenido que realizar grandes inversiones en obras de primer establecimiento, como en el caso —a diferencia de los ferrocarriles— de los transportes por carretera, entonces los únicos efectos de la caducidad son la pérdida de la titularidad de la explotación y— si es culpable— la pérdida de la fianza. Nuestra legislación no habla entonces de incautación de los bienes por el Estado (arts. 97 y 98 del Reglamento de 9 de diciembre de 1949).

c) Pero hay más. Nuestra legislación más reciente no sólo subraya estas ideas con mucha más claridad, sino que saca sus últimas consecuencias lógicas. Así, el Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales, de 17 de junio de 1955, establece en su artículo 137 el ya conocido sistema de que la caducidad da lugar a anuncio de subasta para resarcir con el producto de la licitación al primitivo concesionario; ahora bien, con la importantísima puntualización que se transcribe: «5. Si la Corporación no desee continuar la gestión del servicio por concesión, abonará al titular caducado la indemnización que le correspondería en caso de rescate».

He aquí, pues, cómo, de acuerdo con nuestro Derecho positivo, el principio de indemnización al concesionario está claramente admitido incluso en los supuestos en que la concesión finaliza por caducidad.

Por lo demás, a esta misma conclusión se llega si examinamos ahora el valor relativo que el concepto de caducidad tiene en el cuadro general de las formas de terminación de la concesión administrativa; por otra

(2) Dictamen de 17 de diciembre de 1947, en el expediente núm. 2.915 (en *Recopilación...*, cit., pág. 31). El reconocimiento de derechos económicos del concesionario, a pesar de la caducidad, en el dictamen de 15 de noviembre de 1950, expediente núm. 6.627 (*Recopilación...* 1950-51, pág. 294).

parte, esta comparación nos servirá para determinar cómo se realiza la liquidación económica de la situación concesional en cada uno de los supuestos de terminación.

II.—BIENES DE LA CONCESIÓN Y BIENES DEL CONCESIONARIO.

La liquidación de la concesión, cualquiera que sea la forma de su extinción, requiere como supuesto una cuidadosa distinción entre los diferentes bienes del concesionario. Hay que lamentar la extremada pobreza conceptual de nuestra doctrina, así como de la legislación y jurisprudencia, en orden a la delimitación de los bienes utilizados por el concesionario.

Hay, sin embargo, algo que está fuera de duda: determinados bienes están de tal manera afectos a la concesión, que forman parte sustancial de ella de tal forma, que: 1) durante la vida de la concesión tales bienes no pueden ser objeto de apremio ni embargo, porque ello pondría en peligro la continuidad del servicio, y 2) al finalizar el plazo por el que la concesión fué otorgada, tales bienes revierten a la Administración concedente, precisamente por la misma razón de asegurar la continuidad del servicio, bien a cargo de la Administración (mediante explotación directa) o de nuevo concesionario.

Ahora bien: ¿cuál es el criterio para distinguirlos? La doctrina francesa, de la cual la española es tributaria de este tema, distingue tres clases de bienes (3):

1.º Bienes revertibles (*biens de retour*), es decir, aquellos que deben pasar a ser propiedad de la Administración concedente una vez que expire el plazo concesional. Pertenecen a este grupo, en primer lugar, aquellas dependencias del dominio público (por ejemplo, en el caso de las concesiones ferroviarias) que fueron puestas a disposición del concesionario por la Administración concedente; asimismo las obras e instalaciones que el concesionario se obligó a construir y el material adscrito al servicio. Lo característico de estos bienes es que revierten gratuitamente a la Administración, si bien, tratándose de bienes que no hayan podido ser amortizados (por ejemplo, por haber sido adquiridos por el concesiona-

(3) Cfr., por todos, A. DE LAUBADÈRE, *Traité théorique et pratique des contrats administratifs*, t. III, 1956, págs. 211 a 220.

rio durante los últimos años de la concesión), se admite el derecho a indemnización (4).

La especificación en cada concesión en concreto de cuáles son los bienes revertibles se deducirá del correspondiente «pliego de condiciones». De todas formas, de la legislación que regula los diversos servicios es posible deducir criterios indicativos:

- La Ley general de Ferrocarriles dice en su artículo 23 que «al terminar el plazo de la concesión adquirirá el Estado *la línea concedida con todas sus dependencias...*» Esto incluye, por supuesto, los terrenos de dominio público sobre los que se han realizado las construcciones y que fueron inicialmente cedidos al concesionario (art. 31, 1.º).
- El Reglamento para la ejecución de la Ley es más explícito. Del artículo 35 se deduce que el Estado se subroga en los derechos del concesionario sobre:
 - a) Terrenos y obras que figuren en los planos a que se refiere el artículo 23 y que han de ser levantados por el concesionario, con asistencia de los Ingenieros del Estado, una vez terminadas las obras.
 - b) Línea férrea y sus dependencias, tales como «estaciones, muelles de carga y descarga, establecimientos de los puntos de partida y llegada, casas de guarda y vigilantes, oficinas, etc...».
 - c) El material móvil en la cantidad que, como mínima, fijen las condiciones de la concesión.

Por su parte, el Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales prescribe en su artículo 115, 2.º, que en las cláusulas de la concesión se especificarán: «Obras e instalaciones que hubiese de realizar el concesionario y quedaren sujetas a reversión, y *obras e instalaciones a su cargo, pero no comprendidas en aquélla*». Con lo que queda recogida una idea que nos interesa subrayar: que incluso hay bienes y obras *necesarias* para el funcionamiento del servicio (por eso se imponen al concesionario) y, por ende, afectas al mismo, que, sin embargo, no revierten gratuitamente al concedente. Se trata de una idea muy próxima a la que explica la existencia del grupo de bienes a que nos referimos a continuación.

(4) Op. cit., pág. 217.

2.ª Bienes accesorios o de reversión indemnizable (*biens de reprise*), aquellos que, por su utilidad para la explotación del servicio, son de reversión facultativa para la Administración, pero debiendo pagar su precio al concesionario.

La determinación de estos bienes debe hacerse a la vista de las cláusulas de la concesión, debiendo aceptarse el principio de que, a falta de otras especificaciones, todas las instalaciones y material empleado por el concesionario con vistas a la mejor explotación del servicio, es revertible, si bien indemnizable en cuanto exceda del mínimo exigido en el pliego de condiciones.

Nuestra jurisprudencia se ha preocupado, en las pocas ocasiones en que se ha enfrentado directamente con el tema, de fijar la extensión de la cláusula de reversión que considera aplicable tanto a los que denomina «bienes reversibles por adscripción», como a los bienes reversibles «por destino» (barras, carriles o railes no colocados todavía, pero que habían sido importados con exención de derechos para ser colocados en un ferrocarril en construcción). Lo que no ha matizado debidamente son los límites a partir de los cuales el principio de reversión debe coexistir con el de justa indemnización, contentándose con una remisión a la regla hermenéutica de que las dudas que surjan en la interpretación de los contratos bilaterales —y la concesión lo es— deben resolverse en favor de la mayor reciprocidad de intereses (sentencia de la Sala 1.ª del Tribunal Supremo de 6 de mayo de 1911, y sentencia de la Sala 3.ª de 22 de diciembre de 1954).

3.ª Bienes de propiedad del concesionario: aquellos que no forman parte de los dos grupos anteriores. Es decir, e intentando una caracterización positiva: a) los bienes adquiridos por el concesionario y que no forman parte integrante (por adscripción o por destino) de la explotación del servicio; b) los que, siendo revertibles mediante indemnización, la Administración no estima oportuno adquirir.

A los efectos de ilustrar cómo nuestro Derecho positivo admite la existencia de estos bienes, debe recordarse que la Ley de Ordenación ferroviaria de 24 de enero de 1941, en su base 2.ª, apartado c), exceptuó de rescate: «Los terrenos declarados sobrantes y otras propiedades y derechos del concesionario no relacionados con la explotación, siempre que no los hubiera obtenido por expropiación forzosa o que fueren del Estado o de dominio público antes de la concesión».

III.—LA LIQUIDACIÓN DE LA CONCESIÓN Y LAS DIFERENTES FORMAS DE SU EXTINCIÓN.

Veamos ahora qué efectos peculiares producen en la liquidación de la concesión las diferentes formas de su extinción.

Por de pronto, tengamos en cuenta que toda concesión de servicios entraña una fórmula económica, cuyos elementos son: 1) las obras de establecimiento del servicio —muy importantes en el caso de las concesiones ferroviarias— son a cargo del concesionario; 2) el concesionario se resarce de los gastos de inversión y obtiene los lícitos beneficios industriales de su empresa mediante la explotación del servicio durante un plazo que, en el caso de los ferrocarriles, se fija en noventa y nueve años; 3) transcurrido dicho plazo, el servicio revierte a la Administración, con los subsiguientes beneficios económicos que la reversión comporta.

Hay en esta técnica concesional dos ideas centrales que interesa subrayar a nuestros efectos: en primer lugar, se busca la asociación de la empresa privada, recurriendo al estímulo del beneficio económico que se le ofrece; de aquí que, cuando el servicio se convierte en deficitario, la Administración, si desea la continuidad del servicio, no tiene más remedio que otorgar subvenciones, pues sería absurdo hacer recaer el funcionamiento de los servicios públicos en el altruismo de los particulares. En segundo lugar, el plazo de la concesión, supuesto que ha jugado para calcular la posibilidad de amortización de las inversiones realizadas y de los beneficios a obtener, es elemento integrante de la contraprestación administrativa, por lo que su acortamiento —cualquiera que sea su causa— ha de valorarse debidamente a la hora de restablecer el «equilibrio financiero» de la concesión (5).

(5) El carácter de la reversión como cláusula económica de la concesión ha sido subrayado por GARCÍA DE ENTERRÍA en *Dos estudios sobre la usucapión en Derecho administrativo*, Madrid, 1955, pág. 90. Por lo demás, se trata de una idea obvia que se convierte en el eje de interpretación a la hora de liquidar la concesión administrativa; cualquiera que sea la causa de su extinción. Esta idea es asimismo la que explica otras soluciones legales, como la que consagra el artículo 188 de la Ley de Aguas de 1879: las concesiones de aguas hechas individual o colectivamente a los propietarios que han de regarlas lo son a perpetuidad; en cambio si se hiciesen a sociedades o empresas para regar tierras ajenas mediante el cobro de un canon, serán por plazo que no exceda de noventa y nueve años. Que esto es un simple «plazo de amortización» (cláusula económica) queda claro si se piensa en el hecho de que la reversión se produce no a favor del Estado, sino de los regantes que han venido pagando el canon. El reciente y conocido caso de la reversión del Canal de Urgel a los regantes es un resultado de la aplicación de esta doctrina.

Hechas las anteriores precisiones, veamos ahora cómo influyen en la liquidación de la concesión las tres formas generales de extinción de la misma, a saber: rescate, reversión y caducidad.

A) El *rescate* supone la transferencia a la Administración concedente de la explotación del servicio, por acto de imperio, antes del transcurso del plazo concesional. En este sentido, una especie de expropiación forzosa de la concesión que, consiguientemente, produce los siguientes efectos económicos:

1.º Procede indemnizar al concesionario por los beneficios dejados de percibir durante las anualidades que restan hasta completar el plazo de la concesión. Así, la solución que da el Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales, en cuyos artículos 52 a 55 se habla indiferentemente de «rescate o expropiación» con motivo del expediente de municipalización o provincialización de servicios. Esta fué igualmente la solución consagrada por la Ley de Ordenación ferroviaria de 21 de enero de 1941, que dispuso el rescate anticipado de todas las concesiones ferroviarias sobre vía de ancho normal (Base 2.ª, d), párrafo 2.º: «El rescate se llevará a cabo mediante el abono al concesionario por el Estado, desde 1 de febrero de 1941, de un número de anualidades igual al de años que fije el plazo medio de reversión de las concesiones de una misma Compañía.»).

2.º Indemnización por el material e instalación de reversión gratuita a la Administración, que, al acortarse el plazo, no hayan podido ser amortizados. Las fórmulas legales antes citadas incluyen esta prevención; asimismo el artículo 100 del Reglamento de Transportes por Carretera.

3.º Pago de los bienes y materiales útiles a la concesión, pero que no constituyen elementos de reversión gratuita; pues está claro que lo que la Administración debe pagar al final de la concesión, con mayor motivo deberá pagarlo cuando el plazo se ha acordado por su sola voluntad.

4.º El *rescate* no afecta a los bienes del concesionario no adscritos o no destinados a la concesión (ejemplo: el ya citado apartado c) de la base 2.ª de la Ley de Ordenación ferroviaria).

B) La *reversión*, en las concesiones temporales, supone la manera normal de extinguirse ésta. Por consiguiente —y precisamente porque este dato se ha tenido en cuenta al elaborar su fórmula económica—, no

hay lugar a indemnizar: 1) ni la pérdida de la explotación del servicio que experimenta el concesionario, ni 2) el traspaso de la propiedad de los bienes del servicio a la Administración.

En cambio, está claro que la Administración debe abonar el valor del material de no concesión que considere útil para el servicio. A esta conclusión se llega mediante el examen, *a contrario sensu*, de los preceptos que determinan cuáles son los bienes revertibles: artículo 23 de la Ley general de Ferrocarriles y artículos 35 y siguiente del Reglamento para su ejecución. (Sobre estos extremos ya se ha insistido anteriormente.)

Finalmente, y esto es obvio, la reversión no afecta a los bienes del concesionario no adscritos al funcionamiento del servicio. La jurisprudencia francesa ha llegado incluso a considerar como «bienes del concesionario», a pesar de estar destinados a la explotación del servicio, los llamados «locales administrativos». Así, el *Conseil d'Etat* declaró en su *arrêt* de 10 de mayo de 1929 (*Compagnie général d'éclairage de Bordeaux*) que ninguna disposición ni cláusula contractual preveía el derecho del Ayuntamiento a apoderarse de los locales de oficinas de que disponía la Compañía.

C) Por último, veamos las peculiaridades que la liquidación de la concesión comporta cuando su extinción se debe a algún supuesto de *caducidad*:

1.º Parece claro que resultaría improcedente una indemnización por los beneficios dejados de percibir durante el plazo que aún resta de concesión. La caducidad, que, culpable o no, tiene su origen en una conducta del concesionario contraria a la prestación del servicio, presume, pues, explotación deficitaria, es decir, falta de beneficios.

2.º Solución contraria, aunque pueda parecer extraña, se impone, en cambio, en relación con los bienes de reversión gratuita que no estén amortizados. La doctrina se pronuncia a este respecto con bastante rotundidad:

«En la hipótesis en que, por una causa cualquiera, la concesión termine antes de su duración normal, es evidente que la amortización prevista por el concesionario no ha podido ser enteramente realizada. Con mucha lógica la jurisprudencia ha decidido que el principio de reversión gratuita no puede ser entonces aplicada, in-

cluso si el pliego de condiciones no prevé esta derogación, e *incluso también* si la extinción del contrato proviene de una actitud culpable del concesionario. El concedente se beneficiará del derecho de reversión, pero deberá indemnizar al concesionario» (6).

Esta es justamente la conclusión que se desprende, como antes hemos intentado demostrar, de nuestro Derecho positivo (especialmente el artículo 137, número 5, del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales) y la que consagra nuestro Consejo de Estado en su ya citado dictamen de 17 de diciembre de 1947 (7).

3.º En cuanto a los materiales e instalaciones de la concesión no revertibles, aunque de utilidad para su funcionamiento, la solución se presenta como indudable: procede la indemnización por su valor al concesionario incurso en caducidad. La conclusión es obvia, puesto que se trata de bienes que, de una parte, han sido adquiridos por el concesionario, excediéndose de sus obligaciones contractuales; de otra, se trata de bienes respecto de los que procede la indemnización, incluso aunque los plazos de amortización (previstos, naturalmente, para los bienes revertibles) hubiesen transcurrido. Como argumento adicional habría que añadir que la solución contraria determinaría un enriquecimiento injusto a favor de la Administración, que iría en contra del principio de la «reciprocidad de intereses» que consagra el artículo 1.289 del Código civil, aplicable a la interpretación de las concesiones administrativas, como ha recordado el Tribunal Supremo en sus sentencias de 6 de mayo de 1911 (Sala 1.ª) y de 22 de diciembre de 1954 (Sala 3.ª).

4.º Está también absolutamente claro que la declaración de caducidad no afecta a los bienes del concesionario, es decir, a los que no forman parte integrante de la explotación del servicio. La adquisición de estos bienes por la Administración solamente podría lograrse mediante convenio con el concesionario, a no ser que motivos de interés público (que, al no presumirse en principio, exigirían una declaración expresa en la forma adecuada) justificasen su expropiación forzosa.

5.º Únicamente resta añadir que si la declaración de caducidad

(6) A. DE LAUBADÈRE, *op. cit.*, pág. 217.

(7) Por eso, cuando —como en el caso de los transportes por carretera— la concesión es indefinida (sin cláusula de reversión), el único efecto de la caducidad consiste en la pérdida de la titularidad de la concesión por parte del concesionario y —si su conducta es culpable— pérdida de la fianza. Cfr. MONCADA, *El transporte de carretera en el Derecho español*, 1963, pág. 265.

tiene por causa una conducta culpable del concesionario, resulta justificada, como medida adicional, la pérdida de la fianza. Esta consecuencia no puede darse, naturalmente, en los casos que pudieran llamarse de «caducidad pactada», es decir, cuando la caducidad se plantea como una opción posible y lícita por el concedente al concesionario (8).

(8) Un ejemplo: el acuerdo del Consejo de Ministros de 23 de julio de 1963, que, al suprimir las subvenciones que se venían otorgando a las Compañías concesionarias de ferrocarriles en concepto de reabsorción de la elevación de salarios, les ofreció la opción de continuar la explotación del servicio sin subvención, o entregar el ferrocarril al Estado, que podría declararlo caducado. Está claro que aquí la caducidad no viene determinada por una conducta culpable del concesionario.

JURISPRUDENCIA

