

## II. SECCION DE ESTADISTICA

### Los servicios públicos de las grandes ciudades

El Instituto Internacional de Estadística, con la colaboración de la Unión Internacional de Ciudades y Poderes Locales, ha elaborado y publicado los datos relativos a los servicios públicos y de transporte de las ciudades europeas mayores de 100.000 habitantes.

La información alcanza a 270 ciudades de Alemania occidental, Austria, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido y Escocia, Suecia, Suiza, Turquía y a algunas ciudades de Hungría, Polonia, Checoslovaquia, Yugoslavia y la Unión Soviética, y excepcionalmente Egipto.

Lo que le da a esta investigación un especial interés para nosotros es el hecho de que, por primera vez, se encuentran reunidos los datos referentes a las 24 ciudades españolas de mayor importancia en razón de su población, con respecto a las cuales se inserta una información amplia.

También es la primera ocasión en que se hacen públicos datos de estas naturaleza, para el área europea, dentro del plan de Estudios municipales del Instituto Internacional que, aparte de los servicios públicos, abarca la demografía, la edificación y vivienda, la economía y la actividad docente y cultural.

Muchas dificultades hubo que vencer debido a la falta de homogeneidad de las áreas territoriales a que se referían inicialmente los datos y a las diferencias de terminología técnica empleada al remitirlos. En principio se refieren a la zona urbana; pero, cuando no ha sido posible dar la información con esta limitación tan estricta, se facilitó con referencia al término municipal y, en algunos casos, a zonas territoriales más amplias a que se extiende el servicio estudiado en cada caso.

La distinta organización de los servicios públicos, el progreso de la técnica y la amplitud territorial de los servicios administrativos ha determinado que, con frecuencia, el aprovisionamiento de los servicios tenga un alcance regional, que impide o dificulta la obtención de los datos referidos al área municipal. Este es el caso frecuente en Inglaterra, con predominio de servicios nacionalizados.

Con las reservas expuestas, las cifras publicadas no dejan de tener un extraordinario interés. Por ello, las analizaremos brevemente, dedicando una muy especial atención a las ciudades españolas, cuyas cifras se refieren al año 1955.

\* \* \*

El primer servicio que estudia detalladamente la expresada publicación es el de *abastecimiento de agua*. En su mayor parte, los datos se refieren al término municipal; sólo en contados casos se consi-  
trñe a la zona urbana.

El régimen jurídico predominante en las empresas explotadoras de este servicio en España es el de empresa pública o el de una sociedad con menor o mayor participación de la Corporación municipal. Tan sólo Barcelona, La Coruña, Santander, Sevilla, Valencia y Valladolid, entre las 24, tienen este servicio a cargo de empresas privadas.

En los restantes países, la forma francamente predominante es la empresa pública. En Inglaterra, sin embargo, la forma mixta es la más extendida. Muy contados son los casos de empresas privadas, como en París, Burdeos, Marsella, Atenas, Venecia, Utrech, Lisboa y Wolverhampton.

Haciendo caso omiso de la longitud de la red de distribución, de la cantidad disponible y de la carga máxima, hemos obtenido la cifra referida al consumo expresado por el número de litros-día por habitante, aprovechando las cifras publicadas de consumo anual en miles de metros cúbicos en relación con la población servida. Las cantidades respectivas son, para cada una de las ciudades españolas, las siguientes:

Alicante ... ..	135	Cádiz ... ..	100
Barcelona ... ..	142	Cartagena ... ..	78
Bilbao ... ..	124	Córdoba ... ..	129

Gijón ... ..	162	Palma de Mallorca ... ..	77
Granada ... ..	168	San Sebastián ... ..	167
Jerez de la Frontera ... ..	108	Santa Cruz de Tenerife ...	83
La Coruña ... ..	123	Santander ... ..	141
Las Palmas ... ..	77	Sevilla ... ..	201
Madrid ... ..	231	Valencia ... ..	98
Málaga ... ..	78	Valladolid ... ..	220
Murcia ... ..	169	Vigo ... ..	85
Oviedo ... ..	92	Zaragoza ... ..	444

Se aprecian notables discrepancias en las disponibilidades de agua de las ciudades españolas reseñadas. La dotación normal oscila entre 100 y 200 litros por habitante y día. Sólo cuatro ciudades presentan una dotación más elevada —Zaragoza, Valladolid, Madrid y Sevilla— y ocho, todas ellas con puerto marítimo, no llegan a los 100 litros por habitante.

La situación europea es muy similar. Las oscilaciones que presentan algunas capitales europeas son análogas. Mientras cada berlinés occidental dispone de 136 litros de agua por día, al igual que los lisboetas, Londres y Viena rebasan los 200 litros, Copenhague se acerca a los 300, y Roma, Estocolmo y Berna tienen dotaciones cercanas a los 350 litros.

El consumo registrado se compone de tres sumandos; el doméstico, el público y el industrial. En general, el primero supera al segundo, y éste al industrial, salvo en las grandes ciudades industriales, en las que, lógicamente, el consumo industrial supera al consumo público y, en ocasiones, al doméstico.

\* \* \*

El segundo servicio, objeto de análisis, es el de *gas*. También predomina en él la empresa pública, o bien la empresa mixta, con mayor o menor participación de las Corporaciones. Es el caso de las ciudades alemanas y de Austria, Dinamarca y Francia. Por el contrario, en Italia, Portugal y España es más frecuente que este servicio se halle en manos de empresas privadas. Es el caso de Roma, Lisboa y Madrid. Tan sólo en Santa Cruz de Tenerife se da la existencia de empresa pública, y mixta en Bilbao y San Sebastián.

El consumo en litros por día y habitante, que hemos deducido

de los datos publicados referentes al consumo anual en relación con el volumen de la población residente, para las 21 ciudades españolas que poseen este servicio —Jerez de la Frontera, La Coruña y Vigo carecen de él—, es el que consignamos a continuación:

Alicante ... ..	14	Murcia ... ..	64
Barcelona ... ..	205	Oviedo ... ..	74
Bilbao ... ..	28	Palma de Mallorca ... ..	72
Cádiz ... ..	36	San Sebastián ... ..	236
Cartagena ... ..	25	Santa Cruz de Tenerife ...	48
Córdoba ... ..	17	Santander ... ..	74
Gijón ... ..	39	Sevilla ... ..	64
Granada ... ..	25	Valencia ... ..	91
Las Palmas ... ..	49	Valladolid ... ..	287
Madrid ... ..	104	Zaragoza ... ..	37
Málaga ... ..	29		

La situación española es débil con respecto a las ciudades europeas. Sólo tres ciudades registran consumos superiores a 200 litros por habitante y día, y las restantes, a excepción de Madrid, lo ofrecen inferior a 100, y en muchos casos la cifra se aleja mucho de este tope.

En cambio, refiriéndonos a algunas ciudades, capitales de Estado, que nos sirvan de módulo, advertimos que tan sólo Lisboa con 177 litros se acerca a las españolas de consumo más alto. Berna consume 277 litros; Roma, 308; Berlín occidental, 426; Estocolmo, 464; Copenhague, 486, y París, 661.

Tal vez, el régimen de empresa privada, con un sistema de concesión, que no hace aconsejable la ampliación de instalaciones y servicios cuando se acerca la fecha de caducidad de concesión y entrega de la empresa a las autoridades públicas, influye notablemente en el bajo consumo español. La utilización, por otra parte, de carbones de baja calidad para la fabricación de gas y la expansión de las ciudades, mediante las construcciones de bloques de viviendas en los suburbios, sin instalaciones para su consumo, determinan, conjuntamente con las causas anteriormente expuestas, este fenómeno apuntado.

Sin embargo, la generalización del consumo del gas butano, en el orden doméstico, sin necesidad de instalaciones previas, ha de contribuir, en plazo breve, a que se eleve muy notablemente el consumo de gas en España.

Ante todo, el gas se utiliza en las ciudades europeas para los servicios domésticos; en segundo término, se utiliza para la iluminación de vías públicas, más en el extranjero que en nuestro país, donde son pocas las grandes ciudades donde subsiste este servicio, y por último, para fines industriales. Lógicamente, en las grandes ciudades industriales, la importancia del consumo del gas para el tercer sector aludido crece notablemente y, así, en Hamburgo, se equipara al consumo doméstico.

\* \* \*

Las mismas características apuntadas en orden al régimen jurídico de las empresas de gas tienen las de *electricidad*. Predominio casi absoluto de la empresa pública o mixta en la mayor parte de Europa, con algunas excepciones, como Hannover en Alemania, o Linz en Austria y, por el contrario, mayor difusión de la empresa privada en Italia, Portugal y España.

De las cifras de consumo anual insertas en la publicación que analizamos, incluida no sólo la producción hidráulica, sino también la térmica en centrales alimentadas con carbón, lignito o combustibles líquidos —caso este último en Canarias—, hemos obtenido el número de watios-día por habitante para las principales ciudades españolas. Las cifras resultantes, son éstas:

Alicante ... ..	1193	Murcia ... ..	371
Barcelona ... ..	1274	Oviedo ... ..	1462
Bilbao ... ..	2589	Palma de Mallorca ... ..	647
Cádiz ... ..	550	San Sebastián ... ..	866
Cartagena ... ..	1861	Santander ... ..	1066
Córdoba ... ..	541	Sevilla ... ..	689
Gijón ... ..	1826	Valencia ... ..	810
Granada ... ..	678	Valladolid ... ..	973
Madrid ... ..	699	Vigo ... ..	945
Málaga ... ..	566	Zaragoza ... ..	1065

Los principales consumidores de fuerza eléctrica, son: la industria y el comercio, los servicios domésticos, el transporte y la iluminación de vías públicas, por el orden expuesto. Esta distribución

del consumo explica, en gran parte, las oscilaciones en el consumo por habitante de las ciudades reseñadas.

El consumo extranjero en ciudades no predominantemente industriales es algo superior al nuestro. Citemos a título de ejemplo a París con 1.780 watios-día por habitante; Berlín occidental con 1.658 y Viena con 1.606.

Anotemos que la cifra antes consignada para Madrid afecta sólo a una parte de la zona urbana y que, en ella, como en algunas otras ciudades europeas, se da una distribución muy equilibrada del consumo doméstico, industrial y mercantil, y de transportes.

\* \* \*

Finalmente, hemos de referirnos a los servicios de *transporte de* las grandes ciudades europeas. El régimen jurídico de las empresas no es uniforme. En Alemania prácticamente no existe la empresa privada, salvo excepciones como la de Oldenburg; mientras Berlín y Bonn tienen sus servicios de transporte en explotación por empresas públicas, en Bremen y Hamburgo lo están por empresas mixtas. Características semejantes presenta Austria.

En Francia hay un evidente predominio de la empresa privada, a excepción de París, Marsella y Saint-Etienne, con empresas públicas, y Lyon, Strasburgo y Tolón, con empresas mixtas. En Italia, por contraste, la explotación se realiza por empresas públicas en la parte norte y central del país, mientras que en las poblaciones del Sur y en Sicilia y Cerdeña es la empresa privada la predominante. La empresa mixta es la propia de Génova y Parma.

En Inglaterra domina la empresa mixta y, en segundo término, la empresa pública; la puramente privada es excepcional. En los restantes países se da la empresa pública, con preferencia a las dos restantes formas, a excepción de Grecia y de Portugal, en los que lo más general es la empresa privada.

En España, la mayor parte de las ciudades tienen sus transportes en explotación por empresas privadas. Tan sólo Madrid, Santa Cruz de Tenerife y Sevilla, y en Bilbao últimamente, la empresa es pública.

La información referente a los metropolitanos no es completa. Limitándonos a tranvías, autobuses y trolebuses, la longitud de las líneas, expresada en kilómetros, es la siguiente para cada una de las ciudades españolas:

	Tranvia	Autobús	Trolebús	Total
Alicante .....	33	10	—	43
Barcelona .....	112	29	50	191
Bilbao .....	4	3	15	22
Cádiz .....	4	3	3	10
Cartagena .....	6	118	—	124
Córdoba .....	—	65	—	65
Gijón .....	12	24	—	36
Granada .....	12	21	—	33
Jerez de la Frontera .....	—	8	—	8
La Coruña .....	1	—	7	8
Las Palmas .....	—	51	—	51
Madrid .....	180	83	19	282
Málaga .....	12	90	—	102
Murcia .....	—	73	—	73
Oviedo .....	18	—	—	18
Palma de Mallorca .....	37	17	—	54
San Sebastián .....	4	—	32	36
Santa Cruz de Tenerife .....	—	28	—	28
Santander .....	—	13	21	34
Sevilla .....	64	18	—	82
Valencia .....	101	6	3	110
Valladolid .....	—	27	—	27
Vigo .....	21	—	—	21
Zaragoza .....	33	101	10	144

Si se observan las cifras relativas a la longitud de las líneas, tanto en España como en el extranjero, se advierte una tendencia general hacia la supresión de las líneas de tranvías, con aumento muy sensible de las líneas de autobuses y el establecimiento de nuevas líneas de trolebuses. Sin embargo, en Alemania, aún se conservan la mayor parte de las líneas de tranvías, salvo alguna ciudad como Munster; en algunas ciudades como Nuremberg o Sttugart, incluso han aumentado estas últimas.

En España y durante el período de 1950 a 1955 han desaparecido los tranvías de Santander y se han establecido líneas de trolebuses en Cádiz, Valencia y Zaragoza. De las 24 ciudades mayores de 100.000 habitantes, 17 tienen todavía líneas de tranvías, 21 de autobuses y 9 de trolebuses. Lógicamente son Madrid y Barcelona las que figuran a la cabeza por la longitud total de líneas de transporte urbano.

La configuración de las ciudades, su extensión superficial y el volumen de su población, influyen notablemente en la intensidad del tráfico. En las ciudades de población no demasiado superior al lí-

mite fijado, con distancias pequeñas, la población se traslada de un lugar a otro de la población sin utilizar vehículos públicos; las grandes distancias que necesariamente hay que recorrer en la gran ciudad o en la ciudad pequeña en razón de su especial configuración—caso de Las Palmas o de Santa Cruz de Tenerife—, exige una mayor intensidad de tráfico en vehículos públicos.

En los últimos cinco años han desaparecido en Francia los tranvías en El Havre, Niza, Rouen y Tolón. En París, Reims, Brest y otras no existían desde mucho antes. En Italia se ha generalizado el mismo fenómeno, aunque en Roma se conservan sin disminuir la longitud de sus líneas, y en Milán incluso han aumentado. Lo propio ha ocurrido en Londres y Birmingham, ciudades sin tranvías, si bien se conservan todavía en Liverpool, Leeds, Sheffield y otras ciudades de menor importancia.

Destacan por el volumen de su tráfico, Londres con una longitud de líneas de transporte urbanas de 4.862 kilómetros, cubiertas casi totalmente por autobuses, cuyo parque asciende a 7.635 unidades; y París con 1.354 kilómetros de líneas, también cubiertas principalmente por autobuses, con un parque de 2.771 unidades.

La insuficiencia de datos nos impide deducir la cifra relativa, requerida en este caso, que sea expresiva de la intensidad de tráfico en las ciudades más importantes.

IGNACIO BALLESTER ROS

### **III. SECCION INFORMATIVA**

#### **A) CRONICAS**

### **Labor del Banco de Crédito Local de España durante el año 1960**

La Memoria correspondiente al ejercicio de 1960, leída en la Junta general de accionistas y publicada por el Banco de Crédito Local de España, contiene interesantes datos sobre la importante actividad crediticia de la Entidad durante el año 1960, que, a su vez da una aproximada idea de la extensión e intensidad de la labor que las Corporaciones locales desarrollan para el establecimiento, mejora y dotación de los servicios de su competencia; labor que en estos últimos años ha ido adquiriendo notable auge, como lo demuestran la inauguración de múltiples obras, con las que se van dotando o mejorando los servicios públicos municipales en el ámbito nacional, y de lo que los préstamos del Banco de Crédito Local de España, aun siendo importantes, sólo representan una parte de los fondos que se emplean para estos fines, ya que para obtener un exacto conocimiento del montante de estos fondos sería necesario reunir los datos de las sumas que las propias Corporaciones locales aportan o reciben: producto de enajenaciones, sobrantes de presupuestos ordinarios y de contribuciones especiales, o bien de préstamos de otras Entidades, empréstitos, anticipos y subvenciones del Servicio de Cooperación provincial o del Estado.

Por eso, el conocimiento de los datos concretos que la Memoria del Banco de Crédito Local de España facilita de las operaciones concertadas con las Corporaciones locales, nos dan una medida para suponer el alcance que las realizaciones han tenido. El importe de los préstamos formalizados en el año 1960, entre el Banco y las Corporaciones locales, arrojan una cifra de pesetas 2.042.186,168,53; si bien la inversión está subordinada al fraccionamiento acordado por la Entidad de crédito, de acuerdo con lo dispuesto por el Ministerio de Hacienda al ser autorizadas las operaciones.

El contrato de préstamo de mayor volumen de los concertados corresponde al Ayuntamiento de Barcelona, por un importe de 550 millones, que, unido a otros dos, también concertados con la misma Cor-

poración municipal, dan un total de pesetas 1.185.000.000, pero este conjunto de préstamos tiene regulado su desarrollo en un plazo de seis años, no siendo exigible en el ejercicio de 1960 nada más que la cantidad de pesetas 220.000.000. Estas operaciones han sido destinadas a financiar la mejora de los transportes urbanos y un 56,26 por 100 del presupuesto extraordinario de aportación de la Junta administrativa del nuevo abastecimiento de aguas, así como para cubrir una parte del presupuesto extraordinario de modernización y extensión de Barcelona en su segunda fase.

El préstamo de menor cuantía fue el contratado con el Ayuntamiento de Castronuevo de Esgueva (Valladolid), por importe de pesetas 27.000 para cooperar con el Estado a la construcción de un edificio de servicio público.

Agrupados los préstamos por finalidades, dan el siguiente resultado :

Aguas y alcantarillado .....	1.021.020.414,75
Mercados .....	32.560.745,46
Mataderos .....	19.353.728,21
Cementerios .....	231.283,—
Otros servicios municipales .....	11.454.904,96
Obras e instalaciones benéfico-sanitarias .....	6.966.192,—
Escuelas, Institutos, Universidades Laborales y otros centros docentes .....	76.953.636,07
Viviendas .....	14.376.663,01
Urbanizaciones de pueblos y ciudades .....	129.728.968,95
Transportes urbanos e interurbanos .....	593.325,000,—
Servicios contra incendios .....	2.012,262 —
Instalación de servicio telefónico .....	1.158.039,31
Caminos vecinales y carreteras .....	57.181.037,44
Casas consistoriales y palacios provinciales .....	61.801.956,73
Otros edificios municipales y provinciales .....	2.922.913,—
Cooperación con el Estado para construcción de edificios públicos y obras de fomento agrícola .....	7.483.000,—
Museos, archivos, templos y monumentos .....	513.976,—
Hoteles y balnearios .....	461.058,24
Campos de deportes y piscinas .....	1.290.323,76
Varios .....	—
<i>Total de inversiones en obras y servicios públicos</i> .....	<b>2.040.796.112.89</b>

La diferencia de 1.390.055,64 pesetas existente entre el anterior total y el importe de 2.042.186.168,53 pesetas, a que asciende la inversión real y contratada durante el ejercicio, corresponde a la cancelación y conversión de deudas y fianzas o depósitos, que por ser conceptos no identificados con la finalidad del anterior Cuadro, se excluyen del mismo, aun cuando es cifra incluíble en la actividad del Banco con repercusión económica favorable en todos los casos para las Corporaciones locales.

A través del tiempo se ha visto reproducido en las Memorias anuales del Banco, el epígrafe «Abastecimiento de aguas y alcantarillado» con cifras más destacadas. Sólo por excepción, alguna vez, se ha visto superada. El importe de las operaciones contratadas para dichas finalidades equivale en 1960 al 50 por 100 de la totalidad.

Se conjugan varios factores para que tal importancia se mantenga: la necesidad de dotar de agua los núcleos de población, coincidiendo con el aumento demográfico y con la elevación del nivel de vida; la posibilidad de abordar estos proyectos, de nuevas obras e instalaciones o ampliación de las existentes, como consecuencia de la ayuda estatal, acentuada desde la promulgación del Decreto de 1.º de febrero de 1952; la ayuda provincial por contar las Diputaciones con mayores ingresos desde el año 1954, en ejecución de la Ley y Decreto de 3 y 18 de diciembre de 1953, respectivamente; los planes provinciales con la cooperación de las Comisiones Provinciales de Servicios Técnicos, dotados ampliamente con cargo a la consignación estatal de ayuda a las Corporaciones locales, que vienen figurando en los Presupuestos generales del Estado desde 1958; y, por último, la orientación mantenida por el Banco, desde su creación, de estimar con carácter preferente las inversiones reproductivas, y singularmente las destinadas a abastecimiento de aguas y alcantarillado. En el año 1960 ha tenido influencia concreta la operación con el Ayuntamiento de Barcelona, autorizada y contratada dentro del ejercicio; pero tal contingencia no ha influido en la constante anual que se ha venido registrando.

Sigue en impotancia la cantidad destinada a «Transportes urbanos», que supone casi un 30 por 100 de la total contratada. Es evidente la influencia de la operación con el Ayuntamiento de Barcelona, como en anteriores ejercicios fueron factores decisivos para destacar este epígrafe, los contratos con dicho Ayuntamiento y el de Madrid para la misma finalidad.

Los servicios susceptibles de rendimiento, se acusan como siempre

con cifras de la mayor importancia. En este ejercicio, aun excluyendo los préstamos destinados a transportes urbanos de dudoso rendimiento económico para la Corporación prestataria, podemos estimar que un 53 por 100 de las operaciones tienen el carácter de inversiones reproductivas. Casi el 3 por 100 se invierte en obras de fomento, como caminos vecinales y carreteras.

Las inversiones para cooperar a la difusión de la cultura y a los servicios benéfico-sanitarios se engloban en un solo epígrafe, porque tienen el carácter de obras necesarias no reproductivas económicamente; su volumen es algo superior al 4 por 100.

Las inversiones para edificios municipales y provinciales, indispensables para el funcionamiento de las Corporaciones locales y la instalación de servicios, importan un 3 por 100, y lo invertido en urbanización representa algo más de un 6 por 100.

En la Memoria del pasado año, al referirse al concepto «Urbanización», se consignaba que, aunque no es una inversión de rendimiento directo, es un gasto indispensable, que habrá de hacerse cuando realmente se necesita, con el proyecto adecuado a la población que ha de beneficiarse de su ejecución y en tal cuantía que la carga financiera sea de fácil atención, acorde con la economía del Municipio.

Resumiendo, si prescindimos de la reserva sobre el rendimiento económico de los servicios municipales de transporte, limitándonos a totalizar la inversión en la creación o mejora de diversos servicios remuneradores, y se estiman en lo que valen las obras de fomento señaladas, tendremos: que un 85 por 100 de los préstamos han sido destinados a la prestación de servicios de primordial interés; un 7 por 100 se ha destinado a la obligada colaboración que facilite la enseñanza primaria y profesional y difunda la cultura, así como a la atención ineludible de instalaciones benéfico-sanitarias y construcción de edificios públicos necesarios a la comunidad, y que un 6 por 100 se destinaron a obras de urbanización.

Clasificados los préstamos por la índole de las Corporaciones prestatarias, se obtiene el siguiente resultado: importe de préstamos concertados con Ayuntamientos, 1.882.146.168,53 pesetas; importe de los concertados con Diputaciones provinciales, 120.540.000, y los concertados con Mancomunidades, 39.500.000 pesetas.

Aparte de las operaciones a que nos venimos refiriendo, que son a largo plazo, el Banco, desde el año 1938, realiza operaciones a corto plazo o créditos de Tesorería a favor de las Corporaciones locales, que alcanzan el número de 1.652 en diciembre de 1960 por un impor-

te de pesetas 3.008.184.972,36, de los que mantienen su vigencia 465 préstamos, por importe de pesetas 676.308.958,46, y de los que corresponde 53 al año 1960, por pesetas 287.769.359,62, como consecuencia de nuevos contratos o ampliación de los créditos concertados inicialmente.

En cuanto a nuevas operaciones de préstamo a largo plazo, en 31 de diciembre de 1960 había en estudio 443, por importe de pesetas 3.251.205.681,42, y las autorizadas por el Consejo del Banco, pendientes de los trámites obligados por la Ley para su formación y puesta en ejecución, 267, por un total de pesetas 1.379.330.036,32. En junio 710 por un montante de pesetas 4.630.536.617,74.

En la Memoria del ejercicio de 1959, como nuevas operaciones, se totalizaban 616 por un importe aproximado de pesetas 4.000 000 000, ya que se hacía referencia a operaciones en fase inicial de estudio, que al ser planteadas por la Corporación interesada no se concretó finalidad ni cuantía. En el actual ejercicio, las que se hallan en iguales circunstancias son 38, que pueden elevar en menos de 100 millones la cifra que queda señalada, como importe de operaciones en trámite.

PEDRO PONCE