

Biblio 3W
**REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE
GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES**
(Serie documental de *Geo Crítica*)
Universidad de Barcelona
ISSN: 1138-9796.
Depósito Legal: B. 21.742-98
Vol. XII, nº 703, 5 de febrero de 2007

LA HISTORIA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS EN LAS CIUDADES GALLEGAS: UN PROGRAMA DE INVESTIGACIÓN

Alberte Martínez López

Jesús Mirás Araujo

Departamento de Economía Aplicada I

Facultade de Ciencias Económicas e Empresariais

Universidade da Coruña

La historia de los servicios públicos en las ciudades gallegas: un programa de investigación (Resumen)

El trabajo expone los objetivos y los resultados de un programa de investigación desarrollado desde hace una década en el seno de la Universidade da Coruña, en el que se analiza la implantación y desarrollo de los principales servicios públicos en las ciudades gallegas, desde una perspectiva histórica. Se parte de la constatación de la creciente importancia atribuida a las infraestructuras urbanas en el proceso de modernización socioeconómica de las ciudades, en particular, tras el advenimiento de la segunda revolución tecnológica. En primer lugar, se expone el programa de trabajo elaborado por el equipo desde mediados de los años noventa para, a continuación, detallar brevemente los principales resultados obtenidos hasta la actualidad en aquellos servicios que han podido ser estudiados en profundidad (agua, transporte) y los proyectos que se hallan en marcha.

Palabras clave: servicios públicos, Galicia, ciudades, historia, servicios en red

The public services history in the Galician cities: a research program (Abstract)

The article highlights the objectives and results of a research program that has been carried out during the last ten years in the University of La Coruña, in which the implementation and development of the most outstanding public utilities of the Galician cities are analyzed, in a historical perspective. It starts from the knowledge of the increasing importance attributed to urban infrastructures in the process of socio-economic modernization of the cities,

particularly since the advent of the second industrial revolution. First, the work program elaborated by the team since the mid 1990s is presented, and afterwards we detail briefly the main results that have been reached up to now in those services that have been deeply studied (water, transport), as well as the research projects that are in progress.

Key words: public utilities, Galicia, cities, history, networked services

Resulta ya un lugar común el reconocimiento de la importancia de las infraestructuras urbanas en el proceso de modernización económica y social de las ciudades. La gestación y desarrollo inicial de los servicios públicos en red acompañó –actuando también de causa y efecto – a la serie de cambios que constituyó la segunda revolución tecnológica, a caballo entre los siglos XIX y XX. Todo ello ha motivado el creciente interés de los investigadores por abordar aproximaciones a este campo de estudio desde distintas disciplinas: la Historia Económica, la Geografía, la Ingeniería, la Sociología, etc.

En Galicia, sin embargo, hasta hace una década esta temática apenas había concitado el interés de los estudiosos, con la excepción de episódicas referencias periodísticas de carácter conmemorativo, relativas a la inauguración de un determinado servicio (alumbrado, tranvía) en alguna urbe. La constatación de esta importante laguna en nuestro acervo bibliográfico dio origen a mediados de los años noventa a la creación de un grupo de investigación en la Universidade da Coruña, especializado en el estudio de los servicios públicos gallegos. El grupo fue impulsado y coordinado por Alberte Martínez, profesor titular de Historia Económica.

Su objetivo expreso consistía en analizar la problemática de los servicios públicos, con un enfoque histórico, entendido en el sentido de primar la visión de largo plazo, no limitándose a desenterrar los orígenes de los mismos, sino marcando los elementos de continuidad y discontinuidad hasta la actualidad. Otra peculiaridad distintiva lo constituía su vocación interdisciplinar, elemento tantas veces – y tan vanamente, con frecuencia – invocado en las Ciencias Sociales. La interdisciplinariedad procedía tanto del convencimiento metodológico como de la asunción de la complejidad de la materia abordada. En esta línea, el grupo – con una estructura abierta y flexible – se fue nutriendo de profesionales procedentes de diversos campos (Historia económica, Historia social, Geografía, Economía financiera, Derecho administrativo, Economía aplicada), que aportaban su saber específico y enriquecían el resultado global, que aspiraba a ser algo más que una mera yuxtaposición de las partes.

No obstante, el marco institucional que rige la investigación y la heterogeneidad de las situaciones personales dificultó la permanencia y

estabilidad del grupo, que se fue consolidando esencialmente en su vertiente de Historia económica. En este sentido, la investigación se ha desarrollado básicamente en la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidade da Coruña, aunque que como se ha señalado *supra*, se ha contado con la colaboración de profesionales de otras Facultades coruñesas e incluso de otras universidades y centros gallegos.

Programa de trabajo

Hasta fechas recientes el grupo se ha centrado – aunque no con carácter exclusivo – espacialmente en la ciudad de A Coruña, por dos razones básicas. En primer lugar, por constituir hasta bien avanzado el siglo XX el principal núcleo urbano gallego, a gran distancia del resto. En segundo lugar, por ser la residencia de la mayoría de los integrantes del grupo, con la consiguiente facilidad de acceso a sus importantes archivos municipales y empresariales. Se trataba, además, de aprovechar las sinergias derivadas del hecho de que varios miembros del grupo estaban realizando sus Tesis doctorales sobre distintos períodos de la economía local.

En una primera etapa – entre 1995 y 1999 – se llevó a cabo una labor de aproximación metodológica y bibliográfica. Para ello el coordinador realizó una estancia en el Instituto Universitario Europeo de Florencia, se organizó un ciclo de conferencias en las que participaron varios especialistas en servicios públicos y se obtuvieron sendos proyectos de investigación por parte de la Universidade da Coruña y la Xunta de Galicia que permitieron financiar los primeros trabajos del grupo, centrados en el ámbito local coruñés. Fruto de esas investigaciones fue la presentación de varias comunicaciones en Congresos, editadas posteriormente en revistas, relativas al abastecimiento de agua y transporte urbano coruñeses, ejes que centrarían en los siguientes años los esfuerzos del colectivo.

En una segunda etapa – de 2000 al 2005 – el grupo decidió concentrar su actividad en la realización de estudios monográficos sobre las empresas coruñesas de agua y transporte, debido a la riqueza documental conservada por ambas compañías y la celebración de su centenario por esos años. En esa línea, se firmó en 2000 un convenio con la Empresa Municipal Aguas de La Coruña (Emalcsa) para acometer, en el plazo de tres años, la historia completa de la compañía y del servicio de aguas. Como resultado de ese contrato se publicó en 2004 el libro *Aguas de La Coruña 1903-2003. Cien años al servicio de la ciudad*. Lamentablemente, no fue posible alcanzar un acuerdo similar con la Compañía de Tranvías. A pesar de ello, la investigación se llevó a cabo igualmente, obteniendo el original el accésit del Premio de Historia Empresarial 2005 de la Editorial Lid, editándose al año siguiente, con el título de *Compañía de Tranvías de La Coruña (1876-2005). Redes de transporte local*.

En una tercera etapa, iniciada en 2006, el grupo ha comenzado a diversificar su actividad tanto en el aspecto temático – incorporando nuevos servicios, como el gas – como en el territorial – rebasando el ámbito local coruñés –. En ese sentido, se firmaron sendos contratos, uno con la Fundación Gas Natural, para la realización de una investigación sobre la industria del gas en Galicia y otro con la Diputación de A Coruña, para la elaboración de una serie de estudios, de carácter plurianual, sobre los servicios públicos a escala provincial.

Aparte de estas actuaciones como grupo, varios miembros del mismo han participado en contratos y proyectos de investigación del área de Historia Económica relativos a diversos aspectos de la Historia empresarial gallega – responsabilizándose de las empresas de servicios públicos –, financiados por la Cámara de Comercio de A Coruña, Confederación de Empresarios de A Coruña, Diputación Provincial de A Coruña y Xunta de Galicia.

En paralelo a estas actividades colectivas, el coordinador del grupo ha ido desarrollando una línea complementaria de investigación centrada en el papel desempeñado por el capital extranjero en la puesta en marcha de los servicios públicos en España, incluyendo el ferrocarril. Para ello, a lo largo de la última década ha realizado estancias en varios centros europeos de investigación (de Bruselas, París y Londres), con la finalidad de consultar la documentación generada por las compañías matrices. Fruto de estas investigaciones ha sido la elaboración de varias comunicaciones, documentos de trabajo y artículos, centrados, por el momento, en el rol de los belgas en los tranvías y ferrocarriles secundarios, así como la organización de varias sesiones en congresos nacionales e internacionales sobre inversiones extranjeras y servicios públicos. A continuación expondremos los principales resultados de nuestras investigaciones, organizados en función de las temáticas abordadas en los últimos años.

El abastecimiento de agua en A Coruña

La creación y desarrollo del abastecimiento de agua en la ciudad de A Coruña muestra unas características similares a lo acontecido en otras ciudades españolas. Los primeros intentos de modernizar el sistema arrancan a mediados del siglo XIX, pero su puesta en marcha fue dilatada y problemática. La limitada capacidad financiera del Ayuntamiento para afrontar la inversión exigida obligó a optar a finales de siglo por un sistema de gestión privada en régimen de concesión, en consonancia con lo ocurrido en varias ciudades. El resultado fue la constitución en 1903 de *Aguas de La Coruña, S.A.*

La historia de la compañía se sintetiza en varias etapas. Desde su constitución hasta principios de los años veinte tuvo lugar la conformación de la red básica (inaugurada en 1908). Superadas las incertidumbres propias de la puesta en actividad del negocio, la evolución de la explotación fue un reflejo directo del aumento de la base de clientes, si bien la inflación y el aumento de los gastos

de explotación ejercieron un efecto desfavorable sobre la rentabilidad durante el ciclo bélico (1914-1920). Durante los años veinte y principios de los treinta la compañía conoció una fuerte expansión. Las condiciones de explotación mejoraron sustancialmente, debido al crecimiento sostenido del número de contratos y a la contención de los gastos.

La Guerra Civil no representó una ruptura para el servicio, pero el franquismo sí marcó un punto de inflexión, dando inicio a una nueva fase, que se extiende hasta los años setenta. La ciudad experimentó un notable crecimiento, lo que impuso la necesidad de una expansión de la red de abastecimiento. El incremento del consumo dio lugar a una insuficiencia de la oferta, derivando en crecientes problemas de escasez, en forma de frecuentes restricciones, sobre todo durante los meses de verano. Por ese motivo, se solicitaron varias concesiones de ampliación del suministro durante esos años.

Sin embargo, el elemento determinante del período fue la transformación del marco institucional, que condicionó fuertemente la marcha de la empresa. En los años cuarenta y cincuenta, el negocio evolucionó en paralelo al número de clientes, con una demanda concentrada en los usos domésticos, aunque el desarrollo de la ciudad acarreó una creciente diversificación del consumo. Los problemas surgieron como consecuencia de las trabas que impedían una normal provisión de materiales, energía, etc. Además, la gestión se vio entorpecida por el encarecimiento de los costes, afectados por la inflación y por las subidas salariales. En consecuencia, el primer franquismo estuvo presidido por las dificultades en la gestión empresarial, ya que la acción del Estado ocasionó un debilitamiento financiero de la mayoría de empresas concesionarias, como resultado de un marco legal que estrechaba su margen de maniobra.

A finales de los sesenta comenzó a cristalizar la ofensiva para revertir el servicio al Ayuntamiento, un proceso que culminó con la constitución en 1978 de la empresa municipal EMALCSA. Se entró así en la última etapa de la historia del servicio. El principal reto ha sido el aumento de la demanda. El crecimiento demográfico metropolitano impulsó la ampliación de las infraestructuras de abastecimiento y tratamiento en los setenta y ochenta. La municipalización coincidió con la mejora en las condiciones de explotación. El cambio de titularidad no modificó sustancialmente el modelo de gestión; sin embargo, aportó más estabilidad financiera y abrió la posibilidad de acceder a subvenciones públicas que posibilitaron la instalación de un nuevo sistema de captación, embalse, depuración y distribución. Con ello, la empresa garantizó el suministro pero, además, se aseguró una base sostenible para el crecimiento de los ingresos. Por tanto, la municipalización puede interpretarse no como la respuesta a una problemática estructural del negocio sino como la vía de escape de una problemática financiera específica, agravada por la coyuntura económica.

El transporte urbano en A Coruña

La evolución del transporte urbano y de su empresa concesionaria en la ciudad de A Coruña está marcada por las rupturas ocasionadas por los diferentes cambios de tracción, cuyos modos de concreción – siguiendo la teoría de la *path dependency* – se manifiestan muy condicionados por la situación previa. Estos grandes cambios – la electrificación tranviaria y los autobuses, con los trolebuses como paso intermedio – coinciden significativamente con notables alteraciones en la estructura accionarial y los métodos de gestión de la compañía, que mantiene una marcada estabilidad en las etapas intermedias. En esos momentos, el cambio tecnológico logra expandir y mejorar la oferta y con ello aumentar la demanda y mejorar substancialmente los resultados empresariales.

En términos comparativos, la compañía coruñesa atraviesa, a grandes rasgos, unas etapas similares a las de otras empresas del sector. En este sentido, se observa una prolongada fase de tentativas y experiencias fallidas, protagonizadas, en ocasiones, por meros especuladores de concesiones, que se prolongaría durante el último cuarto del siglo XIX. La constitución de la empresa y la puesta en marcha del servicio, con tracción animal, se realizó a principios del siglo, coincidiendo con la modernización urbana (1890, alumbrado eléctrico; 1903, transporte urbano; 1908, abastecimiento de agua) y con la reactivación inversora estimulada por la reasignación de capitales coloniales. Hasta la primera posguerra mundial no se logra la consolidación de la empresa, marcada por la inestabilidad accionarial, la fallida intervención del capital belga y la incapacidad de acometer la electrificación de la red. Ésta se alcanza en los años veinte – felices también para el tranvía – con el respaldo financiero del Banco Pastor, que pasa a controlar la compañía y a configurar la red básica urbana y una costosa línea suburbana que será fuente de desequilibrios financieros. La década de los treinta y, sobre todo, de los cuarenta será una fuente creciente de problemas, por la saturación del servicio, el estrechamiento del margen de explotación y los efectos de la política autárquica. Los años cincuenta y sesenta serán de recuperación a través de los sucesivos cambios de tracción (trolebuses y autobuses). Las dificultades económicas de la década de los setenta resaltan las inercias y anquilosamiento de la gestión, que se resolverán por la aplicación en los años ochenta de un plan de ajuste a cargo de un nuevo grupo inversor, que aplica criterios de mayor eficiencia empresarial. Fruto de ello, y de un generoso convenio con el Ayuntamiento, será la recuperación progresiva de los resultados empresariales y la mejora del servicio, que entra en una fase de estabilidad a partir de 1990, con el reto actual de su necesaria metropolización.

En una visión comparativa de largo plazo cabría resaltar que la empresa coruñesa presenta una mayor estabilidad y unos mejores resultados que compañías de otras ciudades españolas. Otro rasgo específico sería la ausencia de municipalización en ninguna fase de su historia.

El gas en Galicia

El abastecimiento de gas ha seguido una larga evolución en la provincia. El núcleo más destacado fue la capital, en donde el primer sistema de iluminación con aceite se inauguró en 1792. La primera fábrica de gas (de capital francés) se instaló en 1854, dando inicio la iluminación por gas fluido al año siguiente. En Santiago, la primera empresa concesionaria de gas (una compañía asturiana) llegó en 1871, logrando tres años después la inauguración del nuevo alumbrado. Por su parte, el comienzo del alumbrado a gas en Ferrol tuvo lugar en 1883.

Conforme nos adentramos en el siglo XIX, el gas tuvo que hacer frente a la creciente competencia procedente de la electricidad. Desde el último cuarto del siglo hasta la guerra europea, ambos sistemas técnicos convivieron. Pero este período fue testigo de algunos cambios, que determinaron la aceleración de las modernizaciones tecnológicas en el sector, permitiendo la progresiva extensión del sistema. No obstante, crecieron las dudas en los ayuntamientos respecto a la calidad del servicio y a la efectiva necesidad de un cambio tecnológico. Como consecuencia, se produjo un gradual perfeccionamiento técnico del servicio, gracias a la transición del alumbrado por gas al eléctrico a partir de los años ochenta.

Desde los primeros años del nuevo siglo, se planteó la necesidad de municipalizar el servicio de alumbrado público de gas por hulla, circunstancia que terminó concretándose en la antesala de la Primera Guerra Mundial en la capital. La guerra tuvo un impacto muy perjudicial sobre el gas (hasta el punto de que la fábrica existente en Santiago fue desmontada), como resultado de la escasez y el encarecimiento de los elementos de fabricación y de las materias primas. Frente a ello, los costes de producción eléctricos experimentaron una reducción, gracias a la extensión de la hidroelectricidad. La alternativa fue la diversificación de los usos del gas, aunque, en general, el crecimiento se ralentizó hasta la Guerra Civil.

Los años veinte presenciaron un gradual languidecimiento del gas, no tanto por los resultados económicos rendidos como por el peso cada vez menos significativo en la estructura productiva de las empresas suministradoras. La crisis de los años treinta pasó factura al sector eléctrico, pero aun con mayor intensidad al gas, debido a que la contracción de los mercados urbanos dio lugar a un retraimiento de la demanda de energía. La mayor parte de la producción de gas de hulla se destinaba por entonces en su mayor parte a calefacción, mientras que el alumbrado se encontraba reducido a su mínima expresión,

Durante la posguerra se acentuó la decadencia del gas, agravada por la política autárquica, la caída de la renta y el despegue hidroeléctrico, así como el inicio de la competencia de la bombona de butano. Todo ello provocará la

desaparición de las dos únicas fábricas de gas que subsistían en Galicia: la de Vigo en 1953 y la de A Coruña a finales de esa década.

Tras una larga noche de piedra, la implantación del gas natural en Galicia (a cargo del grupo Gas Natural, S.A.) se produjo en los años noventa, que acogieron los primeros planes de gasificación. Pero el retorno al gas se producirá en un nuevo contexto y con otros objetivos distintos a los del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX. Mientras que el alumbrado público seguía dominado por las eléctricas, el gas se destinará a usos domésticos e industriales, donde compite también con la electricidad. El ámbito doméstico se ha convertido en el principal campo de actuación.

Las inversiones extranjeras en los servicios públicos en España

El capital exterior fue determinante para la puesta en marcha en muchas ciudades españolas – y también en otros países periféricos – de los servicios que contribuyeron decisivamente a su modernización económica y social. Esta intervención tuvo lugar esencialmente en dos fases: en un primer momento (tercer cuarto del siglo XIX), protagonizado por los franceses, se centró en los ferrocarriles de vía ancha y el gas. Una segunda oleada inversora foránea tuvo lugar en 1890-1914. En este caso se trató de un proceso diversificado, tanto en la procedencia de los capitales (franceses, británicos, belgas y alemanes) como en su destino (agua, tranvía, ferrocarriles de vía estrecha, electricidad y telecomunicaciones). Se observa una especialización funcional por países, de modo que los franceses copan los ferrocarriles de vía ancha y el gas, mientras que los belgas resultan hegemónicos en tranvías y ferrocarriles secundarios, frente al cuasimonopolio alemán en electricidad. Los británicos presentan una cartera más diversificada, aunque predominan en las telecomunicaciones, manteniendo importantes participaciones en el agua, los tranvías y la electricidad.

La aportación exterior no se reduce al capital sino que también resulta decisiva la transferencia tecnológica en unos sectores que lideran la segunda revolución industrial. No menos notable es la capacidad gestora que aportan las empresas concesionarias, que se configuran bajo fórmulas societarias modernas como la sociedad anónima y difunden en España la revolución gerencial.

Estas empresas foráneas forman parte, con frecuencia, de poderosos y complejos conglomerados internacionales. Estos grupos, procedentes del núcleo duro del capitalismo europeo, realizan sus inversiones principalmente en las periferias europeas y en Latinoamérica durante el ciclo dorado de la inversión exterior (1880-1914). Su finalidad consiste no tanto en la obtención de beneficios directos de la explotación de los servicios públicos sino en la consecución de suculentos contratos de provisión de materiales para la construcción y ampliación de dichas infraestructuras, a cargo de empresas participadas.

El período de entreguerras, y en especial los primeros años veinte, contempla una fuerte retirada de la presencia extranjera, tanto a escala internacional como en España. Sus causas globales serían los trastornos financieros y

monetarios y el auge del nacionalismo. Entre los motivos específicos en el sector de los servicios públicos habría que citar las dificultades empresariales por la inflación y la congelación de tarifas, así como el menor aliciente derivado de la finalización de las redes y la proximidad de reversión de las concesiones.

Bibliografía del grupo sobre servicios públicos

DE CAL, R. Servicios públicos locales y Estado liberal. In *VI Congreso de la Asociación de Historia Económica Española*. Girona, 1997.

LINDOSO, E. Desarrollo urbano y servicios en las principales ciudades gallegas, 1830-1914. In *VI Congreso de la Asociación de Historia Económica Española*. Girona, 1997.

MARTÍNEZ, A. Una aproximación histórica a la gestión municipal de servicios: el abastecimiento de agua en la ciudad de A Coruña durante la segunda mitad del siglo pasado. In *V Congreso Nacional de Economía: Economía de los servicios. Tomo 7: Gestión de las Administraciones Públicas*. Las Palmas, 1995, p. 359-370.

MARTÍNEZ, A. Los intereses belgas en los tranvías madrileños, 1886-1948. In *II Congreso de Historia ferroviaria: Siglo y medio de ferrocarriles en Madrid*. Aranjuez, 2001.

MARTÍNEZ, A. Administración local e dotación de servicios: a longa xénese do abastecemento de auga na Coruña. *Revista da Escola Galega de Administración Pública*, 2001, vol. 27, p. 111-126.

MARTÍNEZ, A. Las empresas de tranvías en Madrid, del control extranjero a la municipalización, 1871-1948. In BENEGAS, M., MATILLA, M.J. y POLO, F. *Ferrocarril y Madrid: historia de un progreso*. Madrid: Ministerio de Fomento- Ministerio de Educación-Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2002, p. 149-179.

MARTÍNEZ, A. Los belgas y los ferrocarriles de vía estrecha en España, 1889-1932. In *III Congreso de Historia Ferroviaria*. Gijón, 2003.

MARTÍNEZ, A. Belgian investment in trams and light railways. An international approach, 1892-1935. *The Journal of Transport History*, 2003, vol. 24, n° 1, p. 59-77.

MARTÍNEZ, A. El transporte urbano en A Coruña. Del abandono del tranvía a la modernización del servicio, 1962-2005. In *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*. Santiago de Compostela, 2005.

MARTÍNEZ, A. Las inversiones extranjeras en los ferrocarriles de vía estrecha en España, 1880-1946. In MUÑOZ, M. *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España. Vol II. Empresa Pública, Instituciones y Tecnología*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2005, p. 769-791.

MARTÍNEZ, A. *Foreign Capital and Business Strategies: a comparative analysis of urban transport in Madrid and Barcelona, 1871-1925*. Madrid: Fundación de las Cajas de Ahorro, Documento de Trabajo n° 284, 2006.

MARTÍNEZ, A. *La vocación internacional de un holding tranviario belga: la Compagnie Mutuelle de Tramways, 1895-1918*. Madrid: Fundación de las Cajas de Ahorro, Documento de Trabajo n° 282, 2006. http://www.funcas.ceca.es/Publicaciones/Documentos_Trabajo.asp

MARTÍNEZ, A. *Los intereses belgas en la red ferroviaria catalana, 1890-1936*. Madrid: Fundación de las Cajas de Ahorro, Documento de Trabajo n° 285, 2006.

MARTÍNEZ, A. Tramways Électriques d'Alicante: la tardía electrificación a cargo del capital belga, 1913-1926. In AGUILAR, I. *El tranvía de Alicante. Pasado y futuro*. Alicante: Consellería d'Infraestructures i Transport, Alicante (en prensa).

MARTÍNEZ, A. y PIÑEIRO, C. Empresas e servicios públicos: a creación dunha infraestrutura de transporte urbano, A Coruña 1876-1925. *Revista Galega de Economía*, 2001, vol. 10, nº 1, p. 249-278.

MARTÍNEZ, A. y PIÑEIRO, C. Nacemento e desenvolvemento dun servicio público esencial: o abastecemento de auga na cidade de A Coruña, 1903-1936. *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 2003, vol. L, nº 116, p. 177-211.

MARTÍNEZ, A. y PIÑEIRO, C. La actividad empresarial durante el primer franquismo: la Compañía de tranvías de La Coruña, 1936-1962. *TST. Transportes, Servicios, Telecomunicaciones*, 2005, nº 8, p. 116-140.

MARTÍNEZ, A., GIADAS, L., MIRAS, J., PIÑEIRO, C. y REGO, G. *Aguas de La Coruña 1903-2003. Cien años al servicio de la ciudad*. Madrid: LID, 2005.

MARTÍNEZ, A., PIÑEIRO, C. y VELASCO, C. *Compañía de Tranvías de La Coruña (1876-2005). Redes de transporte local*. Madrid: LID, 2006.

MIRÁS, J. El tranvía como vehículo de configuración urbana. La localización de la actividad económica en la ciudad de A Coruña durante la primera mitad del siglo XX. In *II Congreso de Historia Ferroviaria: Siglo y medio de ferrocarriles en Madrid*. Aranjuez, 2001.

MIRÁS, J. La empresa «Aguas de La Coruña, S.A.». La prestación de un servicio público básico en una ciudad de tipo medio entre 1939 y 1968. *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 2002, nº 3-4, p. 99-117.

MIRÁS, J. Un tenso diálogo entre empresa privada y Ayuntamiento: la evolución del servicio público de abastecimiento de agua en la ciudad de A Coruña entre 1939 y 1968. In *XXII Encontro Associação Portuguesa de História Económica e Social*. Aveiro, 2002.

MIRÁS, J. Intervención y regulación del abastecimiento de agua en el franquismo: A Coruña, 1939-1975. *Revista de História Económica e Social*, 2003, nº 5, p. 35-62.

MIRÁS, J. Servizo público e grupos empresariais no abastecemento de auga á cidade da Coruña. A empresa «Aguas de La Coruña, S.A.». *Murguía. Revista Galega de Historia*, 2003, nº 2, p. 47-59.

MIRÁS, J. La gestión empresarial en el contexto del franquismo. La evolución de «Aguas de La Coruña, S.A.» entre 1939 y 1968. In *Actas del V Encuentro de Investigadores del Franquismo*. Albacete, 2003.

MIRÁS, J. Tram layout and economic location in Coruna, 1914-1960. *The International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M)*. Eindhoven, 2003.

MIRÁS, J. An institutional dialogue between a Firm and the Municipal Government: The water supply service in a Northwestern Spanish town during the Franco years. In *2003 Economic and Business Historical Society Conference*. Memphis, 2003.

MIRÁS, J. La regulación del abastecimiento de agua en la ciudad de A Coruña durante el franquismo. De la gestión privada a la municipalización. In RÍOS, M^a.L. y SAAVEDRA, M^a.C. *SÉMATA. Ciencias Sociais e Humanidades. As institucións galegas na historia*, 2004, vol. 15, p. 473-486.

MIRÁS, J. The Spanish tramway as a vehicle of urban shaping: La Coruña from 1903 to 1962. *The Journal of Transport History*, 2005, vol. 26, nº 2, p. 20-37.

MIRÁS, J. y GIADÁS, L.A. Las relaciones laborales durante el franquismo en la empresa «Aguas de La Coruña, S.A.». *Galicia en Clave Económica*, 2003, nº VI, p. 57-68.

MIRÁS, J. y PIÑEIRO, C. O abastecemento de augas na cidade da Coruña durante o franquismo. *Revista Galega de Economía*, 2003, vol. 12, nº 2, p. 203-220.

MIRÁS, J. y PIÑEIRO, C. Tensions among Public and Private: Water Supply in a Northwestern Spanish City under the Franco Dictatorship. *Business and Economic History on Line*, 2006, vol. 4.

MIRÁS, J. y PIÑEIRO, C. Tensiones institucionales en el abastecimiento urbano de agua. El conflicto en torno a las formas de gestión en A Coruña, 1939-1975. In *Actas del VI Encuentro de Investigadores sobre el Franquismo*. Zaragoza: Fundación Sindicalismo y Cultura, CC.OO.-Aragón, 2006, p. 160-174.

MIRÁS, J. y PIÑEIRO, C. Regulation and ownership of public utilities. Water supply service in a medium-sized Spanish city during the Franco years. In *10th Annual Conference of the European Business History Association*. Copenhagen, 2006.

MIRÁS, J. y REGO, G. Red y crecimiento urbano: los efectos de la expansión de A Coruña sobre el abastecimiento de agua, 1939-2003. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 2004, nº 37, p. 279-298.

MIRÁS, J., PIÑEIRO, C. y REGO, G. El impacto del nuevo marco regulador sobre la gestión del agua en España. El caso de la empresa «Aguas de La Coruña, S.A.», 1975-2004. In *XXVI Encontro da Associação de História Económica e Social*. Açores, 2006.

PIÑEIRO, C. *Análise financeira no longo prazo dunha empresa de servizos: La Compañía de Tranvías de La Coruña (1901-1962)*. Universidade da Coruña, Tesis de licenciatura, 1996.

PIÑEIRO, C. Análise financeira no longo prazo dunha empresa de servizos: A Compañía de Tranvías de La Coruña (1901-1963). *Revista Galega de Economía*, 1996, vol. 5, nº 1, p. 181-198.

PIÑEIRO, C. Las empresas concesionarias de servicios públicos en Galicia. Economía, financiación empresarial y electrificación de la red tranviaria coruñesa en los años veinte. *Galicia en Clave Económica*, 1997, nº 3, p. 101-119.

VELASCO, C. Conflicto obreiro e sindicalismo na Galicia republicana: a Compañía de Tranvías da Coruña. *Grial*, 1996, nº 131, p. 407-422.

© Copyright: Alberte Martínez y Jesús Mirás Araujo, 2007

© Copyright: *Biblio3W*, 2007

Ficha bibliográfica

MARTÍNEZ LÓPEZ, A. MIRÁS ARAUJO, J. La historia de los servicios públicos en las ciudades gallegas: un programa de investigación. *Biblio 3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias*

Sociales, Universidad de Barcelona, Vol.XII, nº 703, 5 de febrero de 2007.
[<http://www.ub.es/geocrit/b3w-703.htm>]. [ISSN 1138-9796].