

TÓCACHE!

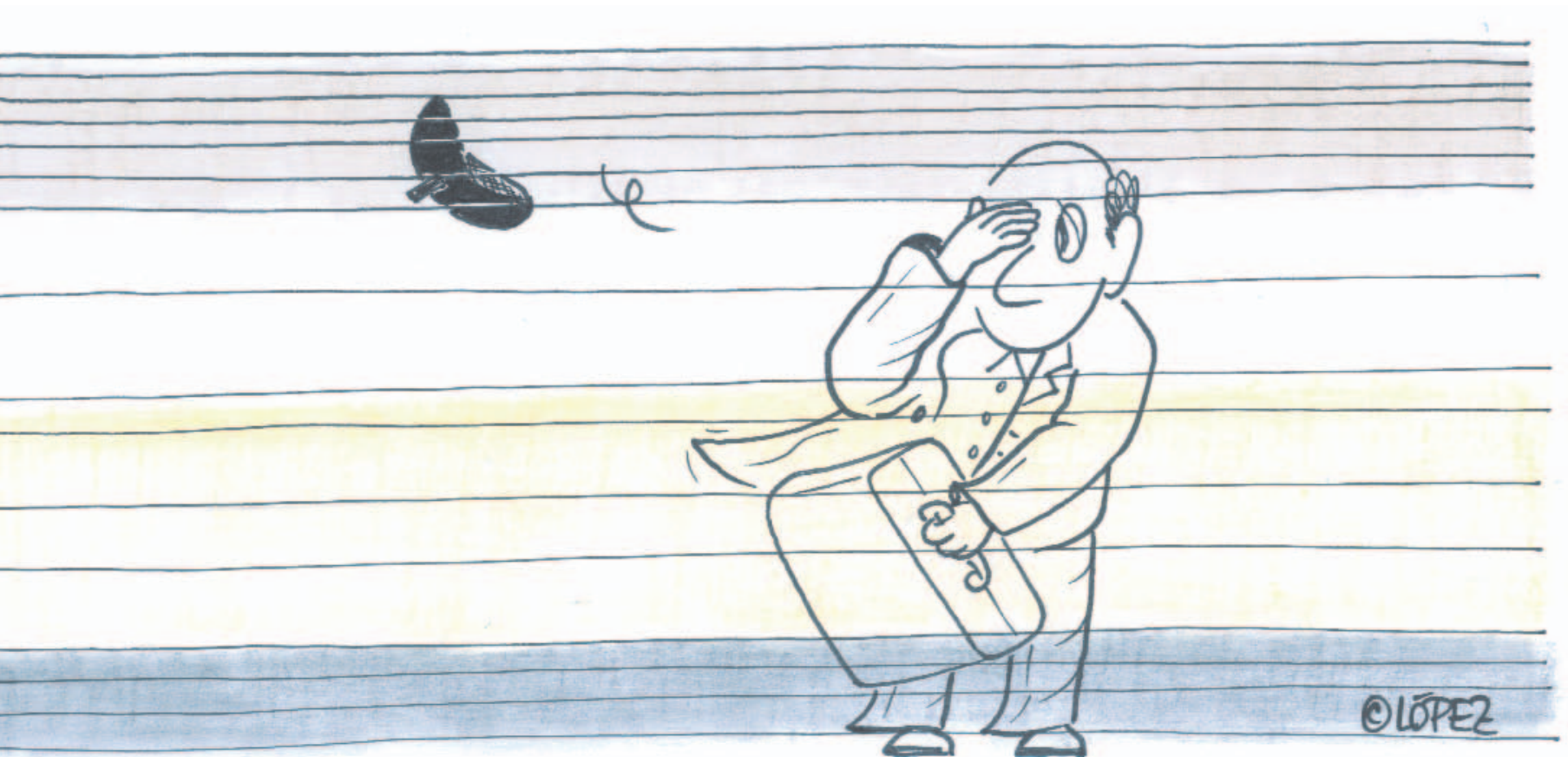
EN
GALEGO
TES TODO
POR VIVIR

E LOGO!

É algo moi pequeno
que leva dentro algo moi grande: vida.

SAMANHA

A miopía do Ave



Poña un experto na súa conversa e un *gurú* no seu artigo, a opinión do experto para acreditar a realidade, a visión do *gurú* para ilustrar a eternidade, ou sexa, para dexergar a realidade por vir. Expertos e *gurús* cítanse coa mesma intención que se persegue lucindo un reloxo da marca “esta” ou conducindo un vehículo do modelo “aquele”, a de conseguir a credibilidade que un non acada de seu. Son ideas, as dos expertos, de luxo, e de gran luxo as dos *gurús*.

Pois ben, este artigo tampouco non resiste a tentación de incorporar o seu *gurú* para tratar o espiñento asunto do “ferrocarril galego”. E propón recuperar a figura de Theodore Levitt, home coñecido nos círculos académicos alá polos anos 60. O señor Levitt pasou ós anais da doutrina empresarial por un curioso artigo que titulou “A miopía do marketing”. Preguntáranse, se cadra, pola relación entre tal traballo e o cousa do tren en Galicia. Resulta que “A miopía do marketing” versa sobre a falla de perspectiva que tantas veces concorre á hora de enfrontarse a un proxecto ou empresa, argumento que ilustra –Mr. Levitt– con varios exemplos reais entre os que salienta, precisamente, o caso do ferrocarril pero en Estados Unidos. Recordaba o noso amigo Theodore que en a penas 30 anos, o tren pasara de ser un obxecto de desexo para os investidores a virar nun auténtico pesadelo. E tan

nefasta evolución explicábase, segundo o noso aplicado *gurú*, polo erro no ámbito de actividade, por ter considerado que o seu *business* era a máquina de vapor en troques do transporte por vía férrea.

Non me fagan moito caso pero para min que no asunto este do ferrocarril galego pode estar a acontecer unha historia parecida.

Un longo traxecto de eivas, desleixo e decepcións

Co adaxo de non caer no tópico aquel segundo o cal “o pobo que ignora a súa historia está condenado a repetila”, antes de falar do futuro deberíamos pegarlle un repasiño ó pasado, ben interesante coma sempre, por certo.

A excentricidade xeográfica de Galicia adoita servir como argumento xustificativo do seu menor desenvolvemento económico. Hai outros elementos que se acostuman combinar, coma o peso tradicional do sector agrario, o espallamento da poboación, a prolongación do sistema foral ou os variados atrancos experimentados no proceso de industrialización. Factores basicamente históricos o que a ninguén debería estrañar: somos fillos da Historia e á Historia ímonos referir.

Dacabalo entre os séculos XVIII e XIX, empezan a sentirse na Galiza os primeiros síntomas de actividade fabril ó amparo da

Ilustración e da Revolución Industrial. Estaleiros en Ferrol e Vigo, a siderurxia de Sargadelos, salgadoiros e conservas, fábricas de coiro e téxtil... iniciativas que, sen embargo, non abundan para colocar o país na senda do incipiente progreso que si emprenden outras economías.

Canda as razóns de índole endóxena, atopamos decontado outras de responsabilidade allea. A dependencia do modelo de desenvolvemento económico deseñado polo Estado español acéntua gravemente o carácter periférico de Galicia. A política económica española concentra os seus investimentos en Madrid, País Vasco e Asturias, Cataluña e determinadas zonas do Levante. Galicia sofre a marxinação non só da falta de proxectos e plans industriais senón tamén consonte ás vías de comunicación. Retomemos o repaso histórico, xa metidos de cheo no século XIX, para lembrar os fitos máis salientábeis arredor do ferrocarril:

–1825: Primeiro ferrocarril do mundo entre Stockton e Darlington.

–1848: Primeiro ferrocarril peninsular, liña Barcelona-Mataró.

–1851: Primeiro tramo da estrutura radial, liña Madrid-Aranjuez.

–1873: 25 anos despois do primeiro tren español, ábrase unha liña ferroviaria en Galicia. Trátase do tren Santiago-Carril. Naquel momento, España contaba con 6.000 quilómetros de vías férreas e o tren chegaba a tódalas rexións españolas agás as illas e Galicia.

–1881: Inaugúrase a liña Madrid-Lisboa.

–1883: Galicia conecta coa Meseta a través da liña A Coruña-Palencia.

–1885: Complétase a liña Vigo-Ourense-Monforte.

O despregue da rede de ferrocarril en España tivo lugar durante o século XIX en cinco fases. Pois ben, as catro fases primeiras alcanzaron todas as que hoxe en día son Comunidades Autónomas peninsulares agás dúas: Asturias e Galicia. A estrutura construída, como ben se sabe, corresponde a un sistema radial en torno a un centro localizado en Madrid o cal se completa coas conexións Cataluña-Levante e Cataluña-Euskadi.

O sistema radial tivo en consideración non só as comunicacións entre Madrid e os principais polos de desenvolvemento senón que outrosí abriu liñas ata Badaxoz, Granada ou Cartaxena, por exemplo. Aquela cuarta fase construtiva trala que se completa a rede ferroviaria principal española finaliza en 1868. Non é ata quince anos despois que se abre a liña de conexión A Coruña – Madrid; Vigo aínda habería agardar uns anos máis mentres Santiago queda condenada a unha longa espera que se traduciu nunha diminución considerábel da súa relevancia económica, demográfica e social.

Existe unha salientábel correlación entre a densidade das vías de comunicación dun territorio e o seu grao de desenvolvemento económico. Tendo en consideración a relevancia que para o progreso dos países significou a revolución industrial, o acceso ó ferrocarril révelase dunha transcendencia crítica non sempre recoñecida. Neste sentido, sorprende a escasa mención á rede ferroviaria no emblemático estudo “O atraso económico da Galiza” de Xosé Manuel Beiras. Así mesmo, e sen ningunha intención de comparanza, chama a atención a visión conformista que destila o

artigo publicado por Emilio Pérez Touriño no especial que lle dedica a Galicia en 1996 a revista “Papeles de Economía Española”. O actual presidente da Xunta titulaba a colaboración “Infraestructuras de transporte” e ó longo da densa ducia de páxinas que a conformaban a penas dedica ó ferrocarril uns poucos parágrafos. A seguir recolleemos algunhas destas escasas referencias:

“A rede interior explotada por RENFE en Galicia ten unha lonxitude total de 917 qm, todos eles en vía única. Enlaza practicamente todas as cidades de importancia... A rede, debido á orografía, ten un difícil trazado... As relacións co exterior realízanse mediante dúas conexións diferentes. Unha de carácter radial: Ourense-Zamora-Medina del Campo-Madrid, e a outra transversal: Monforte-León, que posibilita as conexións coa cornixa Cantábrica e a zona Nordeste da Península. A conexión con Portugal realízase por Tui. En resumen, unha rede de enlaces suficientes, pero que peca toda ela de serias limitacións para tráfico –sobre todo de viaxeiros– en condicións competitivas con outros medios de transporte.

Os investimentos deste modo de transporte en Galicia –ao igual que na maioría das comunidades autónomas– son baixas desde hai moitos anos e, en todo caso, sen que se acometeran actuacións estruturais sobre a rede interna ou as comunicacións exteriores.”

O texto non avellentou ben, claramente, sobre todo tendo en conta que cando se redactou, pasaran xa catro anos da inauguración do AVE Madrid-Sevilla. Disque a actitude que subxace naquel artigo de 1996 elaborado polo Sr. Pérez Touriño explica en boa parte a situación das infraestruturas viarias de Galicia. Seica esa actitude de pasividade e sometemento ás directrices do poder central permita entender o desleixo sufrido polas nosas redes de comunicación, tanto interiores como exteriores. Porque a situación, hoxe igual que en 1996, dista moito da visión de neutralidade que reflicte o informe do actual presidente da Xunta, tal como veremos no seguinte capítulo.

Mais se cadra, sexa este o momento de lembrarmos unha postura ben diferente elevada ás Cortes Españolas no ano de 1933 pola voz do, naquel momento, deputado galeguista Afonso Daniel Rodríguez Castelao.

Eis algunhas das súas verbas contundentes e que cómpre ler de vagar dada a súa fondura e actualidade... 75 anos despois de seren pronunciadas!

“Se se advirte que España é unha avanzada de Europa no Atlántico e se os portos galegos teñen unha situación de privilexio para se-lo nexo de unión entre América e Europa, resulta imperdoábel non telos dotado de comunicacións rápidas e de tódolos elementos que necesitan para cumprir-la súa misión; e se advirte que Galicia está unida ó resto de España e de Europa por unha liña tortuosa, absurda e irracional, daquela o abraio ten que se tornar en indignación...”

O ferrocarril galego ten unha longa historia que sangra inxustiza...

En Galicia non podemos concibir que se fale seriamente da inutilidade do noso ferrocarril porque toda a nosa riqueza mi-



neira e forestal, a nosa gandería e a nosa pesca, están fortemente vencelladas a esta obra...

A situación de Galicia en canto a comunicacións puidera estar xustificada pola pobreza do Estado se outras rexións, sempre privilexiadas, non dispuxesen de excelentes servizos ferroviarios.”

Non deturpamos a realidade ó afirmar que a situación que describe Castelao en 1933 a penas evolucionou en Galicia nas seguintes décadas: as liñas abertas carecen do valor artellador do territorio que se debería esperar, os trazados continúan no seu tortuoso percorrido, o mantemento das vías confírmase en cifras patéticas, nulas son as novas infraestruturas destes decenios, mentres seguimos a herdar os vehículos noutros territorios desbotados... En fin, esta é a situación en 2008.

Antoloxía do disparate ferroviario: un tren do XIX no século XXI

Unha rede ferroviaria avalíase pola confluencia dunha serie de factores. Por unha banda, pola densidade da rede; pola outra, polo estado e eficiencia do trazado, das vías e dos vehículos.

A rede galega de ferrocarril está composta por catro liñas de ancho ibérico, esa medida que, a diferenza do porco, non distingue unha raza superior senón unha grande equivocación: o ancho ibérico determinouse coa intención de facilitar o tránsito dos trens por unha xeografía escarpada pero o único que conseguiu foi dificultar a comunicación con Europa. Diciamos que a rede de RENFE en Galicia conformábase por catro liñas de ancho ibérico, a saber:

- G1: A Coruña-Vigo
- G2: Santiago-Ourense-Puebla de Sanabria
- G3: Vigo-Ourense-Monforte
- G4: Monforte-Lugo-A Coruña (con extensión a Ferrol)

A esta rede habería que engadir a liña do FEVE, ou sexa, de vía estreita (un metro de ancho) que une Ferrol, Ribadeo e Oviedo.

Collendo o mapa de Galicia, axiña se detectan eivas fundamentais nunha tal rede: a Costa da Morte, a liña Lugo-Santiago, a conexión interior coa mariña luguesa, a saída dende Ferrol cara ó Cantábrico (unha das máis vergoñentas aldraxes territoriais da Historia contemporánea europea), e a rede de proximidade coñecida adoito coma “rede de *cercanías*”. Un dato para ilustrar a situación do “corredor cantábrico”: o traxecto en tren de vía estreita entre Ferrol e Oviedo, 300 quilómetros, leva arredor de seis horas, 50 quilómetros hora por un trazado esperpéntico... na Europa do século XXI.

Respecto dos chamados “trens de *cercanías*”, constitúen hoxe en día os máis eficientes elementos de transporte para viaxeiros de desprazamento cotián, basicamente aqueles que residen e traballan en núcleos distintos de poboación. Así mesmo, revélanse como a mellor solución para o transporte de mercadorías entre centros de recepción de produtos e nós de distribución e loxística. Pois ben, no Estado español, RENFE Cercanías, que presume de ter unha das máis modernas redes de Europa, ofrece este tipo de servizos en (por orde alfabética) Alacante, Asturias, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Madrid, Málaga, Murcia, Santander, San Sebastián, Sevilla, Valencia e Zaragoza. Repasen, están as principais cidades españolas non galegas do Cantábrico. En Galicia, os portos exteriores de Ferrol e



Coruña, así como o porto de Vigo (o meirande pesqueiro de Europa), carecen de plans inmediatos para a conexión por vía férrea. Tampouco non se coñecen proxectos para facer chegar o ferrocarril a Lavacolla, Alvedro ou Peinador.

Revisemos agora, o estado e eficiencia do trazado. Vaiamos coas vías, en primeiro lugar. Hainas, en España, de cinco tipos: ancho europeo UIC, vía dobre electrificada, vía única electrificada, vía dobre sen electrificar e vía única sen electrificar. En España hainas de cinco tipos; en Galicia, as principais vías son do tipo máis básico. Agás o tramo galego da conexión Ponferrada-Monforte e o traxecto Redondela-Monforte, o resto das liñas galegas son exclusivamente de vía simple sen electrificar... no século XXI. O feito de ter as liñas de vía única provoca interrupcións nos traxectos e demoras nos tempos; a falla de catenarias e electrificación condiciona os tipos de vehículos e, xa que logo, as velocidades. Vías de ancho europeo en España hai poucas, o 8% da rede total. Agora, atópanse vías dobres electrificadas ó longo do litoral mediterráneo, por exemplo, en liñas de La Mancha, na conexión Madrid-Euskadi, Miranda de Ebro-Ponferrada... Tamén están electrificadas, inda que sexan de vía simple, liñas de Aragón, Andalucía, as conexións de Madrid cara ó norte non galego... Mentres que preto do 60% da rede ferroviaria española está electrificada, esta porcentaxe non chega ó 30% no que atinxe á rede galega; cando menos paradoxal nun país, Galicia, produtor principal de enerxía eléctrica!

Respecto do trazado, imos volver recuperar as palabras do antedito artigo “Infraestruturas de transporte” escrito en 1996 por Pérez Touriño, dado que as cousas en ben pouco cambiaron ó respecto dende entón:

“(A rede) é especialmente sinuosa, incluso con respecto á media peninsular, con numerosas curvas de débil radio, chegando a ter o 40 por 100 das curvas de toda a rede RENFE con radio menor ou igual ós 300 metros. Así mesmo, ten fortes pendentes e ramplas, cun gran peso dos tramos con pendentes entre 10 e 15 milésimas. Existen na rede 581 pasos a nivel, dos que 395 son sen gardas e o resto protexidos ou gardados... as liñas discorren, agás núcleos de poboación importantes localizados, por zonas de baixa densidade de poboación e interceptando vías de moi escasa densidade de tráfico. A consecuencia é unha rede con velocidades demasiado reducidas e de escaso confort e calidade en boa parte dos tramos.”

A cousa, deixando aparte os esforzos do autor de tales parágrafos por xustifica-la situación, queda perfectamente descrita.

Con tales vías e trazados, ata semella lóxico que os vehículos que percorren os camiños de ferro galegos sexan considerados reliquias noutras Comunidades Autónomas. O tren máis “moderno” da rede galega é o R-598 que une A Coruña e Vigo, capaz en teoría de acadar os 160 quilómetros hora. Na realidade, a velocidade media do traxecto non chega ós 80 quilómetros hora (dado cálculo: 2 horas e 5 minutos para 160 quilómetros).

Os trens AVE non circularán por Galicia ata o horizonte de 2015, por moito que proclamen algúns. RENFE ten outros dous modelos de vangarda válidos para medias distancias, Avant e Alvia, que presentan unhas óptimas condicións de viaxe tanto por comodidade como velocidade. Nunha nota de prensa emitida por RENFE en decembro de 2007, transmitíase a política de implantación destes vehículos e, por omisión, a consideración desta compañía pública respecto a Galicia:

“As liñas de Alta Velocidade e os trens AVE e de rodamento desprazábel (aqueles que combinan nun percorrido a vía larga co ancho de vía europeo) conectarán durante o vindeiro ano 54 poboacións españolas, chegando así a dous de cada tres cidadáns españois... Un total de 29.708.650 cidadáns de 28 provincias españolas vanse beneficiar da alta velocidade tan logo se inauguren as liñas que enlazarán Madrid con Barcelona, Málaga e Valladolid...”

Os trens AVE e Avant chegarán a Madrid, Toledo, Ciudad Real, Puertollano, Córdoba, Sevilla, Puente Genil, Antequera, Málaga, Segovia, Valladolid, Guadalajara, Calatayud, Zaragoza, Tardienta, Huesca, Lleida, Camp de Tarragona e Barcelona.

Pola súa banda, os trens de rodamento desprazábel chegar xa ou están a piques de chegar a Cádiz, San Fernando, Puerto de Santa María, Jerez de la Frontera, Huelva, La Palma del Condado, Algeciras, Granada, Gijón, Oviedo, Mieres, León, Sabagún, Palencia, Santander, Torrelavega, Reinosa e Aguilar de Campoó.

Tamén a Bilbao, Miranda, Burgos, Hendaia, Irún, San Sebastián, Zumárraga, Vitoria, Pamplona, Tudela de Navarra, Castejón de Ebro, Tafalla, Logroño, Alfaro, Calaborra, Albacete, Villena, Elda e Alacante.”

Pouco que engadirmos. Para remate da análise, traemos a colación o chamado Plan Director de Infraestruturas 1993 – 2007 do Ministerio de Fomento (MOPTMA no momento do seu lanzamento), que destinaba ó ferrocarril 19.365 millóns de euros. Pois ben, desa chea de fondos, dirixiríanse a Galicia 778 millóns. Ou sexa, o 4% do total. Tras 150 anos de marxinação nos investimentos ferroviarios, o Estado decide aplicar a Galicia o 4% dos fondos do seu plan de desenvolvemento, nin sequera o 6% que lle correspondería por superficie ou poboación.

Galicia avanzará sobre raís (ou non avanzará)

A análise sobre o futuro do ferrocarril en Galicia debe facerse sobre a base do modelo de País que desexamos (non que “nos desexan”), sobre as funcionalidades que una rede ferroviaria debe cumprir o sobre un deseño propio da rede ferroviaria.

Maioritariamente desexamos –esa, cando menos, é a miña estimación– un País capaz de xerar de seu unha capacidade produtiva para o crecemento social e demográfico e para a creación de emprego suficiente, onde a terra e o ambiente adquiran valor de factor crítico, onde as distintas cidades e bisbarras formen parte dunha estrutura de desenvolvemento común eficientemente artellada, e todo isto dentro dun contexto mundial onde a competencia e a convivencia subsistan en harmónico equilibrio. Si, posiblemente un país ideal, pero diso tratan os obxectivos: de deseñar un modelo mellor cara ó cal conducir as propostas ó longo do tempo.

E dentro dese modelo xeral, o ferrocarril ha cumprir un papel esencial pois concentra nel calidades e atributos beneficiosos para cada un dos obxectivos dese modelo ideal bosquejado no parágrafo anterior. E sen embargo, observando os plans previstos para os vindeiros anos, cremos identificar un problema de miopía similar ó que reflectira Theodore Levitt no traballo mencionado ó principio deste artigo.

Porque unha rede ferroviaria é moito máis ca un AVE, xa sexa este mesetario, atlántico ou cantábrico. Nun país con esperanza de progreso sostíbel, unha rede ferroviaria debe explotar todo o seu potencial nas distintas funcións que pode desenvolver. Unha rede ferroviaria ha ser un factor esencial para:

O desprazamento de viaxeiros frecuente de curto alcance que resolva o colapso actual das cidades e das súas estradas circundantes.

O equilibrio demográfico e produtivo entre bisbarras con diferentes condicións xeográficas e sociais.

O transporte de mercadorías tanto entre centros de recepción de produtos e nós de loxística como para traxectos longos entre localidades con tráfico pesado frecuente.

O intercambio de rutas entre núcleos importantes de poboación e centros de desenvolvemento separados por distancias medias.

O desprazamento de viaxeiros de longa distancia entre localidades con tráfico frecuente sen cobertura de avión.

O AVE (ou similar) podería incidir nos dos últimos obxectivos e a medias no terceiro, pero en nada podería contribuír ós dous primeiros.

O Plan Estratéxico de Infraestruturas e Transportes do Ministerio de Fomento para o período 2005-2020 dedica ó ferrocarril o 43% dos seus 241.392 millóns de euros de orzamento. O gran obxectivo é estender a rede AVE ó conxunto da xeografía española. Será unha rede de altas prestacións que achegaría a Galicia o ferrocarril do futuro ó permitir a conexión entre Tui e a cornixa cantábrica así como unha dobre conexión coa Meseta dende as principais cidades galegas a través dos enlaces con León e Medina del Campo. A cousa será que o noso País non se vexa outra vez relegado ás derradeiras fases da construción da rede, tal como disque apuntan tódalas informacións.

Pero alén do ritmo de implantación do novo PEIT, a cuestión clave é o coñecer o que tal vai pasar co resto da estrutura ferroviaria que Galicia precisa e mesmo coa rede actual, ameazada polas novas instalacións.

Galicia require de vez o deseño dun Plan de Infraestruturas propio que recolla o conxunto de demandas e necesidades de cada nivel, un Plan que garanta o avance óptimo das obras dos distintos traxectos do AVE pero tamén, e mesmo especialmente, a cobertura dos déficits existentes de liñas, trazados, vías e vehículos.

Galicia necesita un Plan propio non un sometido ó programa da rede estatal; estas poderían ser as liñas básicas de actuación:

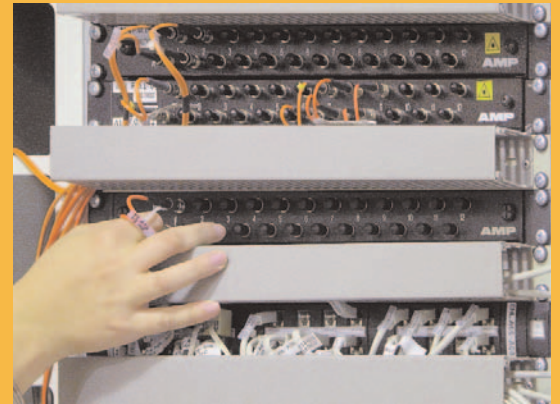
- Tren de proximidade entre núcleos de tráfico frecuente: Ferrol-A Coruña, Vilagarcía-Pontevedra-Vigo.
- Extensións das liñas de ferrocarril ata os tres portos principais así como ós tres aeroportos.
- Nova liña Lugo-Santiago, un dos principais eixos agro-gandeiros do País.
- Nova liña Lugo-Vilalba-Mondoñedo-Ribadeo, que actuaría como forza motriz da provincia.
- Nova liña A Coruña-Carballo-Corcubión-Santiago.
- Dobre vía nos traxectos de maior tráfico previsto.
- Garantía de mantemento e actualización de tódalas estacións actuais, achegamento das estacións afastadas dos núcleos urbanos e potenciación das estacións de maior crecemento potencial.
- Substitución progresiva dos vehículos diésel actuais por vehículos de altas prestacións en todos os tramos.

Galicia precisa ademais a creación dun Ente ferroviario propio que complemente as actuacións do Goberno Central e que coordine o conxunto de estudos e accións que se han poñer en marcha ata conseguir unha estrutura eficiente que contribúa activamente ó desenvolvemento do País.

E precisamos, ó cabo, a mobilización cidadá e institucional, a identificación de persoas, empresas e organizacións co gran proxecto do ferrocarril galego. Porque estamos nas mellores condicións, con crise ou sen ela, para compensar a fenda inmensa que se abriu no século XIX en torno ós camiños de ferro. Porque coa actuación conxunta de partidos políticos, institucións e cidadáns poderemos acadar a vella arela colectiva de colocar a Galicia no raíl da modernidade. G

Marcelino L. Fernández Mallo é escritor e economista.

Electrónica Noroeste



Diseño y gestión integral de proyectos en el sector de las telecomunicaciones, industrial y medioambiente

Una trayectoria de más de 25 años en instalaciones y mantenimiento telefónicos integrales, suministros de terminales, redes PDS, redes de datos, instalaciones de megafonía, CCTV, detección y extinción de incendios, etc., tanto para el sector público como para empresas privadas.

En 1988 ya desarrolla servicios de empalme y terminación de cables de fibra óptica. En actualidad se encuentra entre las primeras empresas a nivel nacional, acumulando más de diez mil kilómetros de fibra óptica instalada. Electrónica Noroeste dedica importantes recursos a la formación permanente de sus trabajadores. La experiencia acumulada y esta actividad continua de formación y actualización tecnológica garantizan un servicio fiable y de calidad.

Soluciones integrales y de comunicaciones

- Suministro de terminales
- Cableado de Redes de voz y datos
- Instalación y mantenimiento de redes de megafonía
- Instalación y cableado de fibra óptica
- Suministro de materiales telefónicos
- Sistemas de auriculares para teleoperadoras
- Elaboración de proyectos
- Optoelectrónica

Instalación de sistemas de seguridad

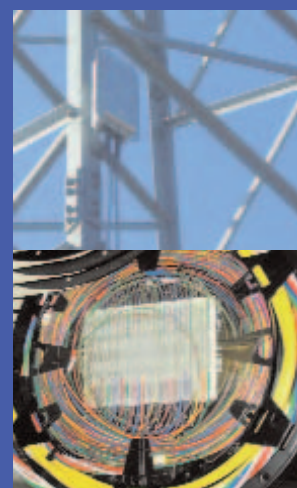
- Circuito cerrado de TV
- Control de acceso y presencia
- Instalación y mantenimiento de equipos de detección y extinción de incendios

Medioambiente

- Elaboración de proyectos e instalaciones medioambientales
- Mantenimiento de casetas de control medioambiental

Algunos Clientes:

- Aeropuerto de A Coruña
- Autopistas del Atlántico
- Banco Pastor
- CESGA
- CIXTEC
- INESPAL
- Parlamento de Galicia
- REPSOL
- SERGAS
- Telefónica
- Universidade de Santiago de Compostela
- Universidade de A Coruña
- Xunta de Galicia



www.electronicanoroeste.com

Polígono Industrial Bergondo
Parroquia de Rois – Parcela D 6
15166 Bergondo
A Coruña
Tel. 981 78 49 49
Fax 981 79 55 47

Delegación en A Coruña

Polígono La Grela
Arquímedes, 8
15008 A Coruña
Tel. 981 25 11 00