



EL BARRIO DE EL CANYERET DE LERIDA

Organizado por el Colegio de Arquitectos de Cataluña y Baleares, ha tenido lugar los días 28, 29 y 30 de Mayo, un Simposium sobre este barrio de Lérida denominado «El Canyeret», situado entre el Centro de la ciudad y la colina que sirve de base a la Seo. Ofrecemos aquí las conclusiones del Simposium y el Plan Parcial redactado por encargo de la Gerencia de Urbanización del Ministerio de la Vivienda para dicho Sector, cuya adecuación ha sido rebatida entre los temas del Simposium.

I. Simposium

Presentación de conclusiones

A lo largo de las conversaciones que, en forma de Simposium han reunido en Lérida a un nutrido grupo de técnicos-profesionales para tratar del problema del barrio del Canyeret, se han presentado múltiples, variadas y a veces dispersas opiniones.

Si, por una parte, consideramos que era nuestra obligación condensar todo el material aportado en unas conclusiones que, a modo de resumen, hicieran más inteligible el trabajo de estos días —y a este fin, los redactores de las conclusiones se han esforzado en facilitar la comprensión de nuestro pensamiento sobre esta materia—, también es verdad, por otra parte, que en un proceso de condensación y unificación pueden quedar, y de hecho quedan, algunos temas excesivamente reducidos y conceptualizados y algunos matices u opiniones, excesiva o totalmente ignorados.

Es por esta razón que, en esta clausura de hoy, creemos preciso glosar y ampliar las conclusiones adoptando, a ser posible, los mismos argumentos y matices con que han sido debatidas y aceptadas en el transcurso de nuestras reuniones.

Nuestra posición es ciertamente la de alguien que está deseoso de coincidir con el parecer de los habitantes de Lérida, es decir, la de alguien que espera vivamente obtener

la participación y las opiniones de aquellos a quienes va destinada nuestra tarea. Sin embargo, también somos conscientes de que nos debemos, por deber profesional, a nuestras propias convicciones y que, únicamente prestaremos a la sociedad el servicio que ésta nos exige como profesionales y como especialistas si, con absoluta lealtad, le exponemos y, sobre todo, le argumentamos nuestros puntos de vista, aunque quizá parezcan estar, en una primera aproximación, en desacuerdo con un espontáneo sentir popular. Sólo así contrastando nuestras opiniones, se podrá conseguir o bien la demostración inequívoca de que estamos en un error, porque también los especialistas se equivocan, o bien la certidumbre de que nuestros argumentos son convincentes, y así hacer posible que, a una primera opinión popular suceda otra rectificada en la que nuestra aportación haya sido considerada.

La primera conclusión dice lo siguiente:

Manifiestar la necesidad de una actuación urgente, que se hace más evidente e imperiosa a medida que avanzan los trabajos de derribo actualmente en curso, por cuanto a pesar de las precauciones adoptadas, la meteorización de la ladera y los arrastres provocados por las precipitaciones, son fenómenos que trascienden a escala de toda la ciudad y, en el propio ámbito del Canyeret, pueden comprometer futuras actuaciones.

El barrio del Canyeret



Esta conclusión se refiere, pues, a algo urgente; a algo que palpamos en el ambiente y que nos exige ponerlo por delante como una afirmación y una necesidad inicial que prescinda de ulteriores discusiones. El derribo del Canyeret es un hecho; dentro de un mes, dos meses, del Canyeret no quedarán más que los recuerdos y los trabajos de levantamiento desarrollados por el equipo técnico que tiene a su cargo el derribo; esto quiere decir que, aceptando una correcta terminación de las obras, el suelo de los terrenos resultantes después del descombro, no será en absoluto lo que entendemos por suelo urbanizado. Quiero con ello decir que por lo menos a cada lluvia intensa unos centímetros, de barro quedarán depositados en el suelo de la Plaza de España. Es obvio, por tanto, que la continuada presencia de unos restos de lo que fueron las casas y calles del Canyeret no es en absoluto una presencia grata, ni siquiera cómoda, ni siquiera conveniente para la ciudad. Los asambleístas, por tanto, han convenido unánimemente en la necesidad de manifestarse en favor de la urgencia de una actuación que resuelva por lo menos a nivel de consolidación de suelo urbano el problema planteado por esta presencia.

Si se trata de dar una explicación al porqué esto ha sucedido así, permítanme lo que parece una explicación muy probable: el propio Ministerio de la Vivienda, tras encargar a un equipo de arquitectos la formulación de un Plan Parcial de ordenación, lanzó también adelante, entre otros, el subsiguiente e inevitable Proyecto de Derribo; posteriormente, por razones que el propio Ministerio conoce bien, el Plan Parcial quedó paralizado, y por una jugarreta del destino el expediente correspondiente al derribo siguió adelante; por esta razón, algo que debería ir sincronizado, se ha dado en el tiempo no en orden inverso, pero sí, por lo menos, con un excesivo distanciamiento para que podamos sentirnos tranquilos y para que no podamos evitar el convencimiento de que hay que acortar el interregno entre el derribo y la ejecución del Plan Parcial intercalando un tipo de actuación que, por su agilidad, resuelva este difícil momento de tener dentro de la ciudad y en su mismo centro un barrio enteramente derribado, en un terreno inestable de fuerte pendiente y sin solución aprobada para su futuro urbanístico.

La segunda conclusión dice lo siguiente:

Expresar la conveniencia de ordenar el sector con una trama urbana que supla el vacío creado por el derribo a poquísimos metros de la Plaza de España y sea además apta para recibir las funciones de complemento del actual centro urbano que el Canyeret, por su situación privilegiada, merece y exige. El concepto de ciudad como continuidad física, y la necesidad de integrar en ella, de una forma viva, los monumentos históricos para que no se conviertan en simples reliquias del pasado, induce a considerar el Canyeret como un espacio edificado, pues nunca podría conseguirse la superación del vacío actual con la creación

de un espacio verde. La red viaria de dicha trama debería asegurar las conexiones entre las distintas partes de la actual ciudad, para superar el estrangulamiento existente y crear a través del Canyeret el enlace con el conjunto monumental de la Seo; lo que indudablemente refuerza la oportunidad de la actuación y resalta los beneficios de su ejecución para toda la ciudad.

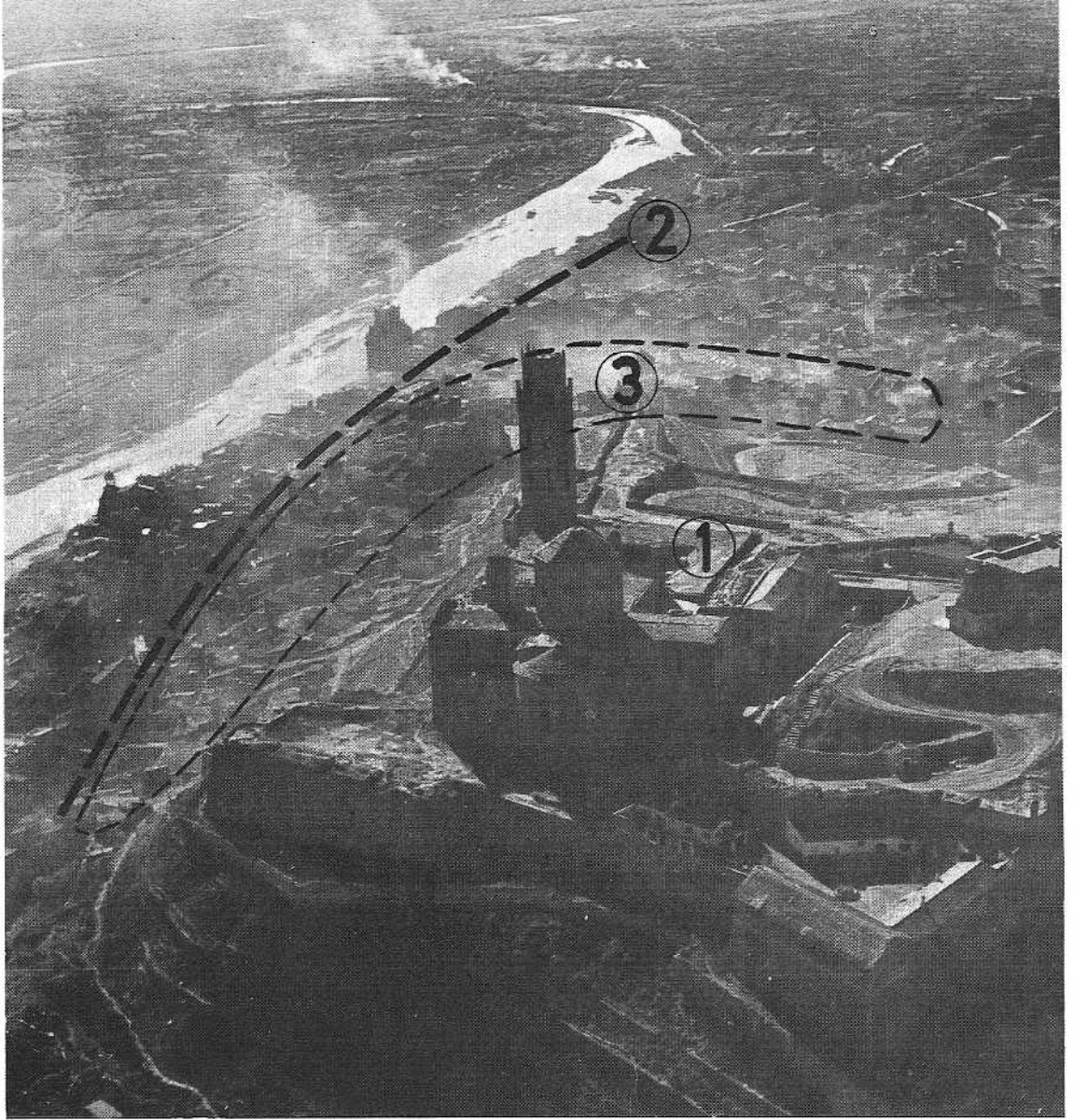
Los asambleístas han visto también con unanimidad cuál era el papel que debía jugar la zona que va a quedar vacía dentro del contexto de la ciudad entera. En primer lugar, se ha aceptado partir del principio de que la ciudad es continuidad física y edificada, es decir, que la ciudad, que nos interesa tan sólo en tanto que sustento de relaciones de interacción de vida urbana, niega esa misma vida urbana en el momento en que la trama física de sustento desaparece, ya sea por obsolescencia ya sea por una interrupción voluntaria en el espacio; queremos con esto decir que, si bien la solución jardín o espacio verde para el ocio ciudadano nos parece un elemento imprescindible dentro de la composición urbana, también decimos que tiene que estar situado donde no afecte a la intensidad de relaciones que requiere un centro urbano. Es decir, que si un jardín es un espacio de ocio, también puede ser un vacío, y una interrupción, y un corte, y un principio de anemia dentro de la vida entera de la ciudad; por lo mismo, el vacío que crea el Canyeret en un punto tan céntrico de la ciudad, nos preocupa muchísimo más que lo que nos preocuparía el mismo vacío situado en uno de sus extremos, porque, en una comparación antropológica, esta falta de vida también nos parece mucho más grave si se produce en el corazón, que si se produce en alguna de las extremidades. Comprendido así el principio de continuidad física como base de la vida urbana, se llegó a la conclusión que llenar el vacío absoluto que se va a producir en el Canyeret con un vacío voluntario, como sería el de una zona verde, nos parece una solución totalmente desaconsejable. Quiero repetir aquí lo dicho al principio sobre nuestro deseo, más de convencer que de imponer. Exponemos aquí nuestro punto de vista, con el deseo exclusivo de que estén lo suficientemente imbuidos de razones derivadas de la técnica y de la experiencia de la ciencia urbana para que puedan influir y convencer a las oposiciones que, en el momento actual, quizás no coinciden totalmente con lo nuestro.

La tercera conclusión dice lo siguiente:

Considerar que en el balance económico de la operación, no sólo debe pesar la estricta formación de suelo urbano, sino también los valores generados para toda la ciudad, mediante la creación de una trama central equipada y significativa que a la vez habría resuelto los problemas urbanísticos acuciantes de erosión, inestabilidad, escorrentía, circulación y paisaje urbano.

Hecha la anterior justificación de por qué los asambleístas han creído que es precisamente una trama urbana la que debe sustituir a la recién derribada trama obsoleta

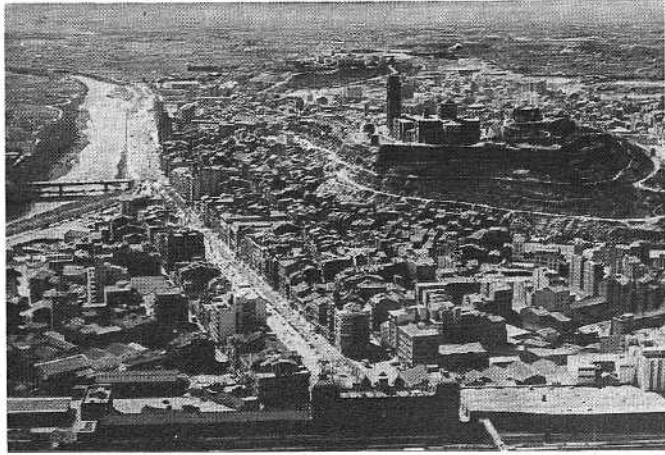
1. *La Catedral.*
2. *Eje comercial principal de Lérida.*
3. *El Canyeret.*



del Canyeret, se impone contestar a otra pregunta que puede flotar en el ambiente; es decir, la de si el estudio del Canyeret no es una preocupación de especialista, casi diría de coleccionista de cosas raras, o más gravemente aún, si el estudio del Canyeret no es una cortina de humo propia de unos señores de élite, con la quieren ocultar, o con la que sin querer ocultan, gravísimos problemas de tipo urbano que puedan producirse en otros sectores de la ciudad. Esta preocupación, que es cierta, no excluye la correcta consideración del tema, es decir, que si bien es verdad que existen en la ciudad otros problemas, éstos no son ni anteriores ni posteriores al problema del Canyeret, sino que los asambleístas hemos entendido que, en todo caso, serán simultáneos; que no es de nuestro interés en este momento su consideración, pero que estamos seguros de que no serán por lo menos más importantes que los problemas derivados del centro urbano, que son los que están implícitos en la solución del problema del Canyeret; el centro de la ciudad es algo así como el corazón o el cerebro director de todo el conjunto; cada habitante de Lérida, además de una casa en una calle más o menos bien pavimentada y con mejores o peores desagües, posee también su parte alícuota de centro urbano y participa de la bondad o mala calidad de ese centro en tanto que la resolución

de las decisiones, eso que podríamos llamar cultura y gobierno urbano, se produzcan con mejor o peor calidad; así, pues, no es el problema del Canyeret una cortina de humo para dejar de resolver otros problemas de la potenciación del desarrollo, el problema de evitar la muerte de ese centro urbano; con lo cual queda, en principio, garantizada la posibilidad de unas acciones directivas, la posibilidad de una participación de todos los habitantes en las tareas terciarias y de gobierno de ese centro y, en consecuencia, una aproximación indirecta a la resolución de los restantes problemas de la ciudad. Sin un centro de ciudad no hay ciudad. Incluso algo que parece tan adjetivo como es la imagen, es decir el signo, la visualización material de un centro urbano armónico, expresivamente fuerte, que simbolice todo lo que quiere suponer la agrupación de 90.000 leridanos, incluso este aspecto es algo que constituye un patrimonio común de todos los habitantes, para los cuales luchar por un centro es asegurarlo.

Terminada esta parte, que los asambleístas hemos juzgado conveniente poner por delante, porque constituye la teoría en la que apoyamos nuestros puntos de vista, las conclusiones pasan en seguida a considerar, en sus puntos cuarto y quinto, la operatividad de la actuación; es decir, el cómo de lo que acaba de decirse, en qué orden, a cargo



de quién, de qué manera, en cuánto tiempo, de qué forma. Todo esto es lo que se ha pretendido resumir en los puntos cuarto y quinto, que van encaminados a señalar una vía de solución, hoy y aquí, encuadrada dentro de unas reales posibilidades y pensando, además, en la afirmación de urgencia que se ha hecho en la conclusión primera.

Alguien dijo, y en seguida se le contradijo, que el Ministerio de la Vivienda se había equivocado en la elección de estos terrenos; en la rectificación que siguió, se hizo ver muy claramente que esta afirmación sería verdad si se refiriera al Instituto Nacional de la Vivienda, pero no al Ministerio; porque el Ministerio de la Vivienda, además de una política de construcción de viviendas, tiene unos departamentos en los que se habla de arquitectura, se habla de urbanismo; precisamente en nombre de esta arquitectura y de este urbanismo, es por lo que en la asamblea se afirmó la posibilidad y la conveniencia de que el Ministerio se hallara vinculado a esta acción del Canyeret. Sí parece ser que el Ministerio ve objetivamente posible una actuación no precisamente de vivienda, pero sí urbanística, entonces podemos seguir pensando en que el Ministerio debe estar vinculado a esta actuación. Consecuente con nuestro punto de vista creemos que esta actuación debería ser rápida y de urgencia, y a través del correspondiente Plan de Urbanización, debería centrarse en la construcción de una trama viaria elemental —la cual tiene relativamente pocas opciones, dada la estrechez, pendiente y configuración de los terrenos—, que permitiera la fácil accesibilidad a los mismos, a fin de conseguir algo que nos parece estratégico; es decir, que vaya cambiando la imagen del barrio en la mente de los habitantes de Lérida, que vaya desapareciendo la idea de «ghetto», que al fin y al cabo data de no más allá de un siglo, para irla sustituyendo por la real visión de unos terrenos bien orientados, con magnífica visibilidad, muy cerca de la Plaza de España, del puente, de la Banqueta, de los centros neurálgicos de la población.

Conseguida esta primera parte, creemos que es la propia ciudad, a través de quien debe representarla, que es la Corporación Municipal, la que ha de plantearse serenamente y ya sin urgencia, cuál debe ser exactamente el

destino de esa trama urbana que recomendamos. Queremos decir que la decisión sobre los problemas de forma, de color, de arquitectura, de estilo, en cuanto al porcentaje de oficinas, de locales de negocio, en cuanto a aparcamientos, es algo que tiene que quedar suficientemente aplazado para que ese cambio de imagen que se produzca vaya también aportando imágenes nuevas para concebir lo que la ciudad desea de su barrio del Canyeret. Para ello, si en la primera actuación decimos tan sólo que se trace y se construya la trama viaria sobre un proyecto de Urbanización fácil de realizar, por cuanto existe ya un Plan Parcial presentado al Ministerio de la Vivienda por encargo del mismo, ahora decimos que sobre la base de este Plan Parcial debe formarse con tiempo y con la suficiente participación de todos un nuevo Plan Parcial para estar seguros de que se va a acertar en la consecución de algo tan importante como es la recuperación de la imagen tradicional de Lérida: la ciudad que asciende por la colina, sino ya hasta la misma Seo, como lo fue hace tan sólo 400 años, sí por lo menos hasta el Paseo de Ronda, en espera de lo que digan futuras generaciones; así, pues, y por estas mismas consideraciones los extremos cuarto y quinto han quedado redactados de la forma que a continuación se lee:

CUARTO:

Recomendar la inmediata construcción de la red viaria con cargo al Ministerio de la Vivienda, para lo cual, sobre el esquema del Plan Parcial redactado por encargo del propio Ministerio, debería confeccionarse con urgencia un Plan de Reforma Interior y el correspondiente Proyecto de Urbanización, con la única finalidad de consolidar los terrenos y conseguir la accesibilidad al centro de la ciudad a través del sector.

QUINTO:

Proponer y solicitar que quede en manos de la Corporación Municipal la formación del Plan Parcial definitivo que resuelva la integración de la colina en el núcleo urbano; la estructuración de los medios económicos, financieros y administrativos que su ejecución requiera; y la promoción y vigilancia de una actuación arquitectónica unitaria —pública, privada o mixta—, que tenga en cuenta los aspectos formales y de imagen urbana que la singular situación del Canyeret requiere. Si bien dicha situación podría, por el momento, limitarse a los terrenos centrales de propiedad pública, el Plan Parcial debería contener las determinaciones para la entera remodelación del barrio desde la Plaza Magdalena hasta la Plaza del Mercado del Plá, así como el enlace con las propuestas que se elaboren para el conjunto monumental de la Seo y zonas de parque circundantes.



II. Plan Parcial de Ordenación

Memoria

El barrio del Canyeret, situado en el corazón de la ciudad, y en otros tiempos órgano vivo de ésta, ha sufrido un proceso de obsolescencia con unos resultados que vienen caracterizados por:

1. Aislamiento del barrio con respecto a la ciudad.
2. Falta total de servicios mínimos.
3. Estado ruinoso de sus construcciones.
4. Proceso acelerado de meteorización del suelo con los consiguientes derrumbamientos.

Formulación de objetivos

El plan persigue como objetivo básico la «recuperación» del Canyeret para la ciudad, mediante la regeneración de su trama, en avanzado estado de obsolescencia conectándola a las dos tramas contiguas más interesantes: la de la estructura comercial de la calle Mayor y la trama del conjunto histórico (Figura 1).

La movilidad y accesibilidad logradas en esta nueva trama regenerada no sólo afectarán a las conexiones enunciadas en el aparatado anterior, sino que, dada la especial situación del Canyeret respecto a Lérida, la nueva trama se insertará en la trama del conjunto de la ciudad, que en grandes anillos concéntricos circunda la colina de la Seo.

Complementariamente, para cualificar esta nueva estructura del Canyeret, se la dotará de unos servicios (sobre todo comercios y oficinas), que no serán autosuficientes, sino que prolongarán a los ya existentes en la calle Mayor (Figura 2).

Los objetivos enunciados anteriormente suponen una potente estructura que al mismo tiempo será «forma urbana», la cual deberá ser coherente en sus relaciones con el conjunto histórico y con el resto de la ciudad.

Formulación de un modelo o idea de una estructura viaria

Se basa en:

- Definición de una estructura viaria.
- Definición de una imagen resultado del análisis de condiciones objetivas del terreno (visuales, rasantes, puntos de emergencia, etc.).
- Definición de unos elementos tipológicos en función de unas posibles parcelas, profundidad edificable, etc.

La estructura viaria

La estructura viaria, dadas las especiales condiciones topográficas, adopta una forma de malla. Las circulaciones

paralelas a las curvas de nivel son dos vías de circulación rodada: la vía superior sigue el trazado del «Camino de Ronda» perimetral a la muralla y conserva esta denominación. A la vía inferior, asentada sobre una antigua calle del Canyeret, la hemos denominado «Calle Comercial», dado el uso que explicaremos más adelante, y empalman con puntos importantes de la movilidad general de la ciudad. (Figura 3). Las circulaciones perpendiculares a las curvas de nivel son peatonales, escogidas en virtud de la mínima distancia en planta desde el Canyeret al eje comercial principal, y dotadas de una fuerte estructura tecnológica (escaleras mecánicas, ascensores, etc.).

Dada la fuerte pendiente del terreno, las vías de circulación rodada solo admiten anchura para un solo sentido de circulación de vehículos, con lo cual, para posibilitar giros y conectar los tramos de un sólo sentido se establecen los llamados «cambiadores de dirección», rampas helicoidales que cierran anillos circulatorios. La estructura viaria se complementa con un recorrido de carácter turístico-arqueológico que conectará directamente el centro de Lérida (Plaza de España) con la Catedral y la contigua zona de murallas, utilizando el Canyeret como zona de paso, con lo cual se aumentan las posibilidades de vitalización de la trama que se va a regenerar. En efecto, la Catedral, el monumento gótico más importante de Cataluña, había pasado en años anteriores por mil vicisitudes que no contribuyeron precisamente a su conservación; el acceso a ella era tan intrincado que los mismos leridanos lo desconocían. Actualmente los trabajos de reconstrucción de la Seo están adelantados, y al margen de posibles reparos respecto a los criterios utilizados en su reconstrucción, este monumento puede llegar a recobrar el carácter céntrico y vital que llegó a tener en el pasado. Las posibles utilidades de la Seo, de carácter religioso, cultural, turístico, etc., se extienden a la asombrosa zona de murallas cuyos espacios urbanísticos, aún más desconocidos que los de la Catedral, se presentan repletos de sugerencias para el diseñador.

Una vez establecida la idea de estructura viaria, la determinación formal ha progresado básicamente mediante las operaciones dichas:

- El análisis de las condiciones objetivas del terreno, mediante una determinación de visuales, rasantes, puntos de emergencia, etc. (Figura 4).
- Introducción de elementos tipológicos, con la adopción de unas profundidades edificables útiles y la propuesta de todo un sistema peatonal centralizado a lo largo de la denominada «Calle Comercial».

De esta forma queda definida lo que podríamos llamar la «matriz Formal» del polígono (esquemática) en su sección transversal; en ella se definen las características de la

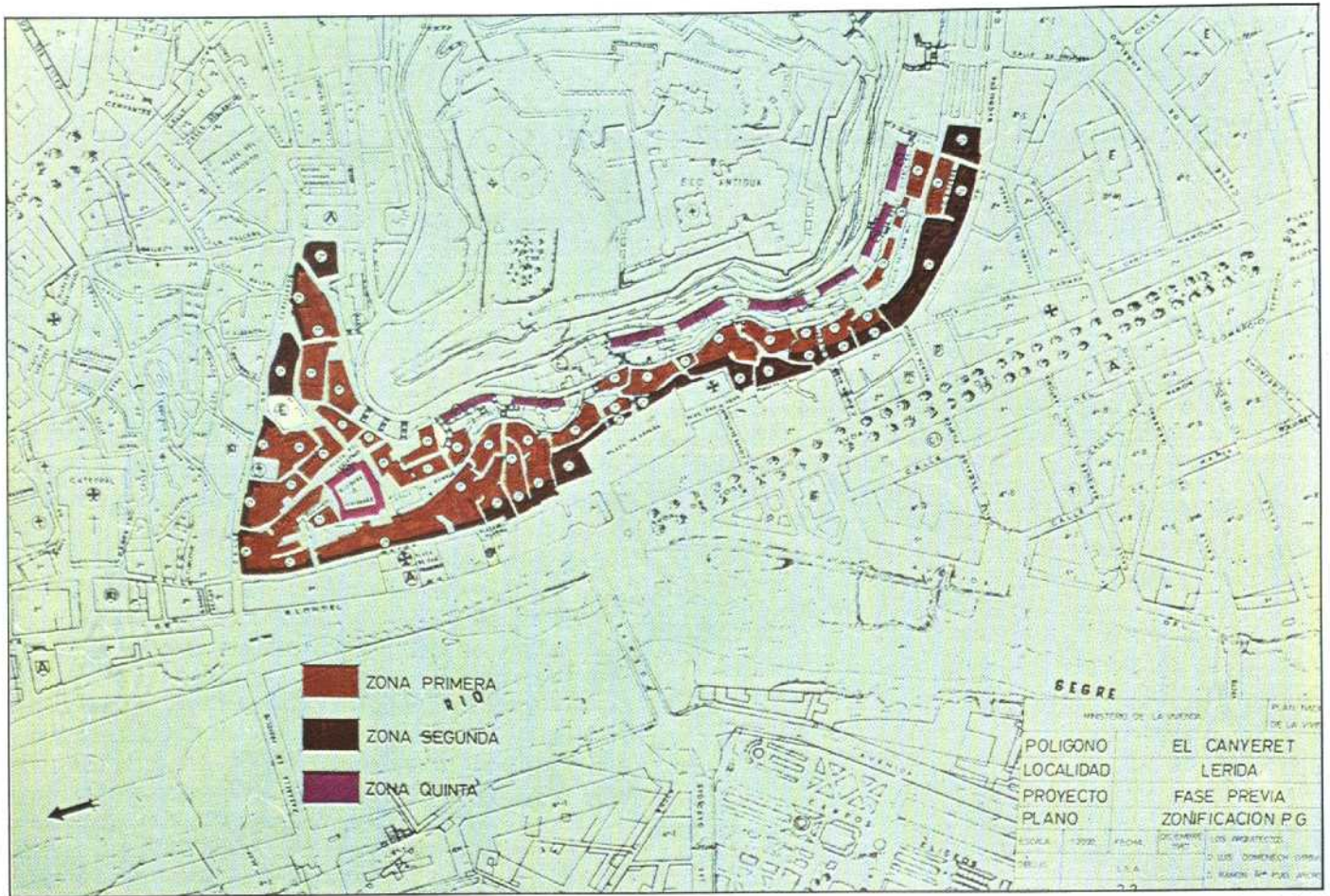


Figura 1. Zonificación Plan General de la Ciudad

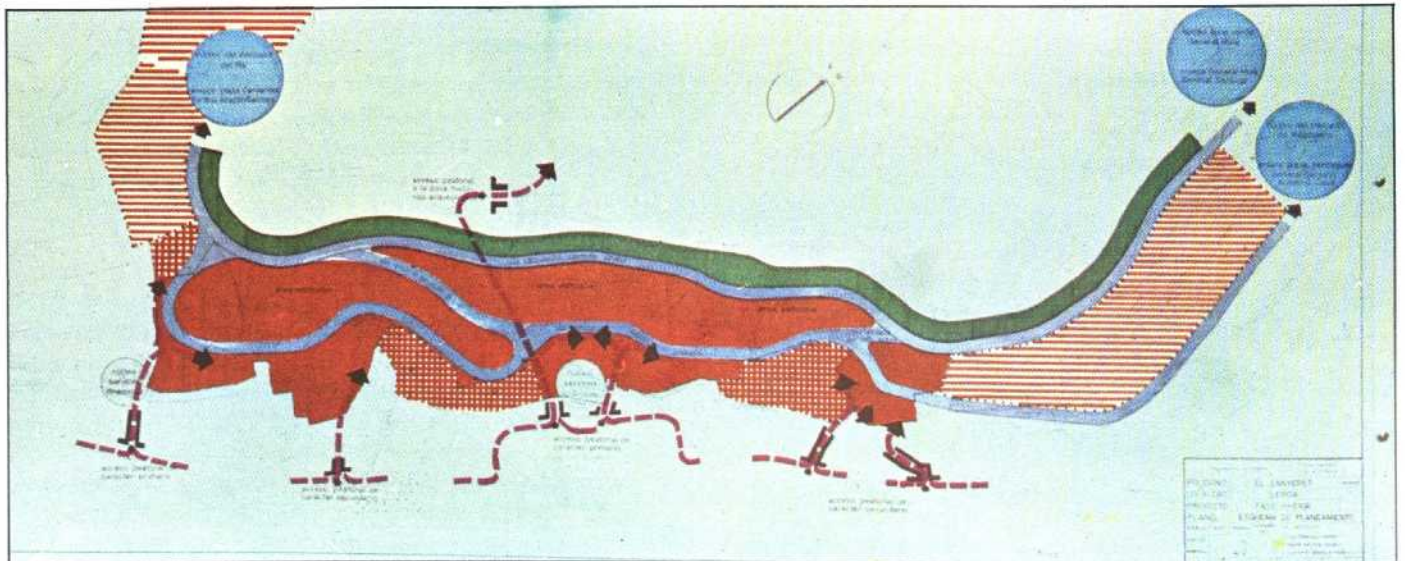


Figura 2. Esquema planeamiento fase previa



El barrio del Canyeret

Figura 3.
Relación de
tramas y
conexión de
viales en
Fase Previa

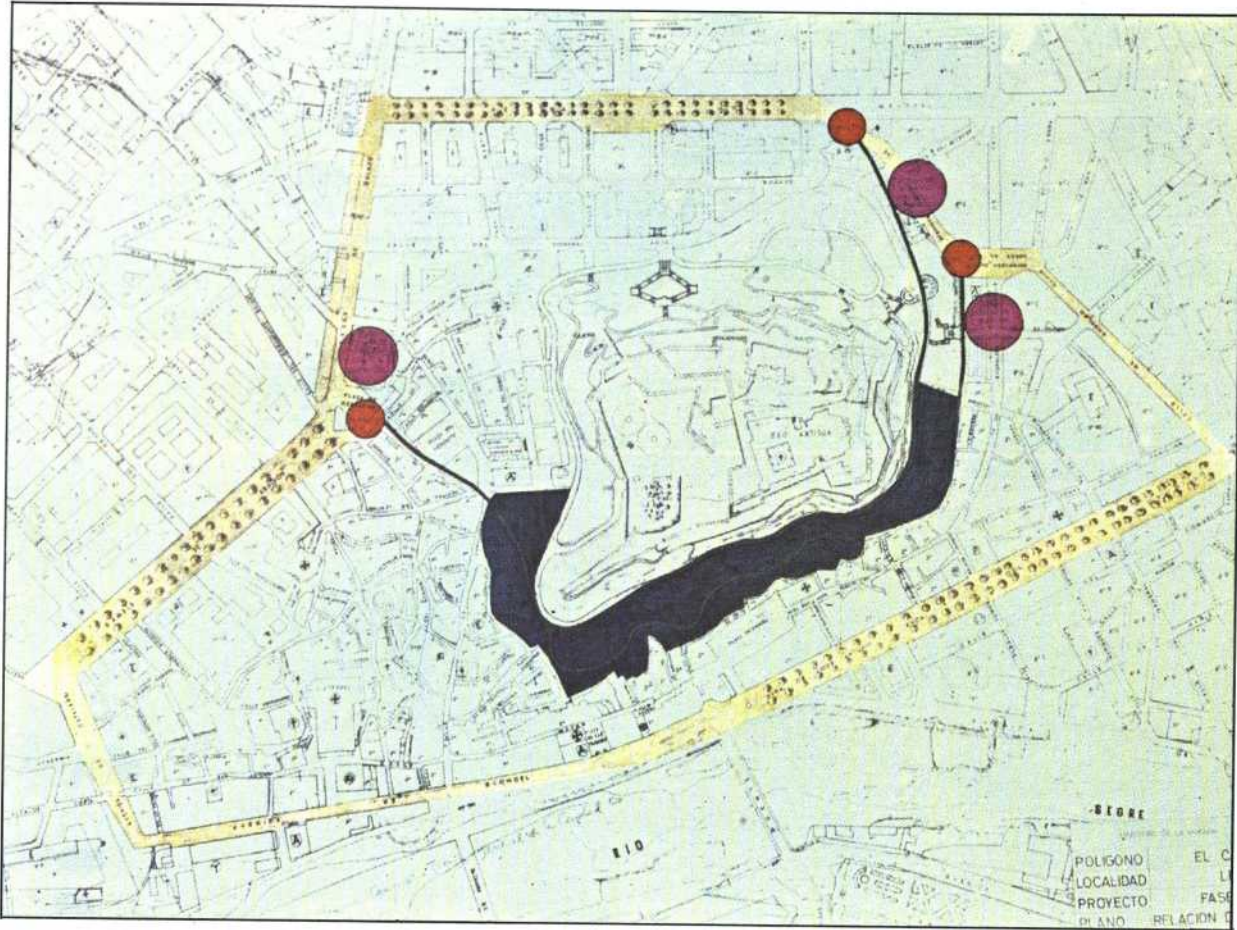
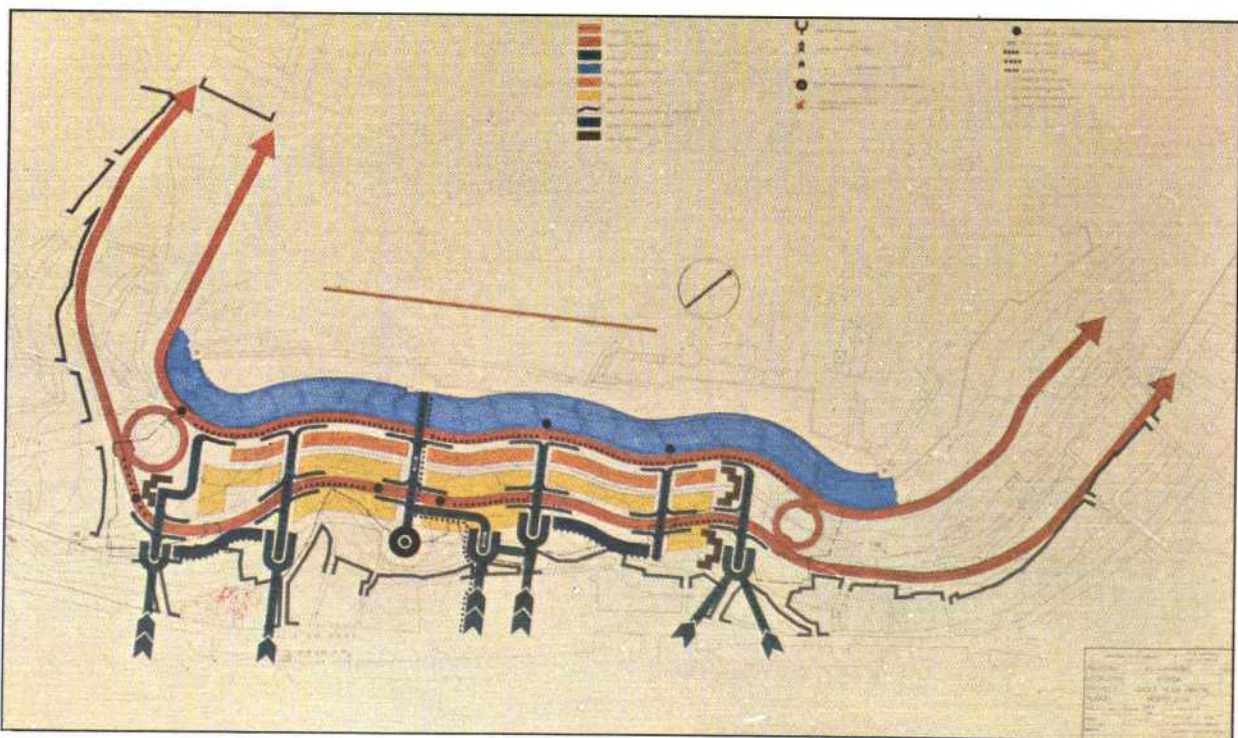
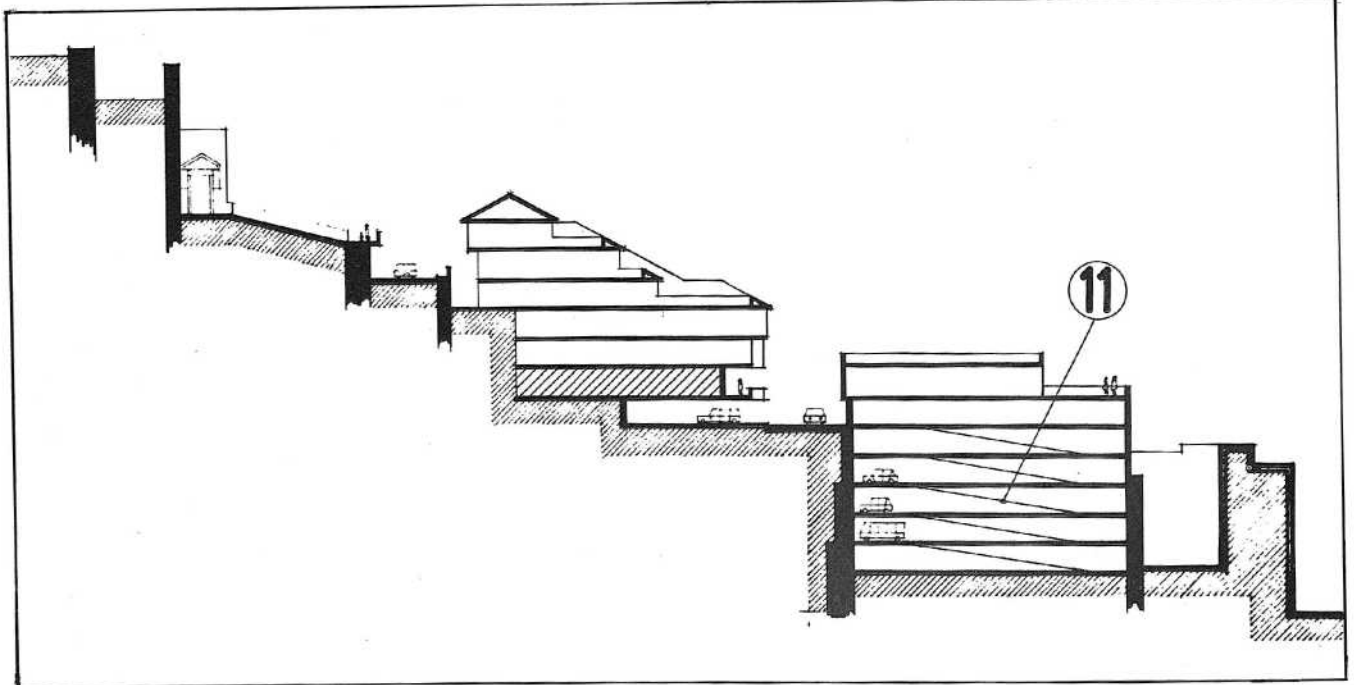
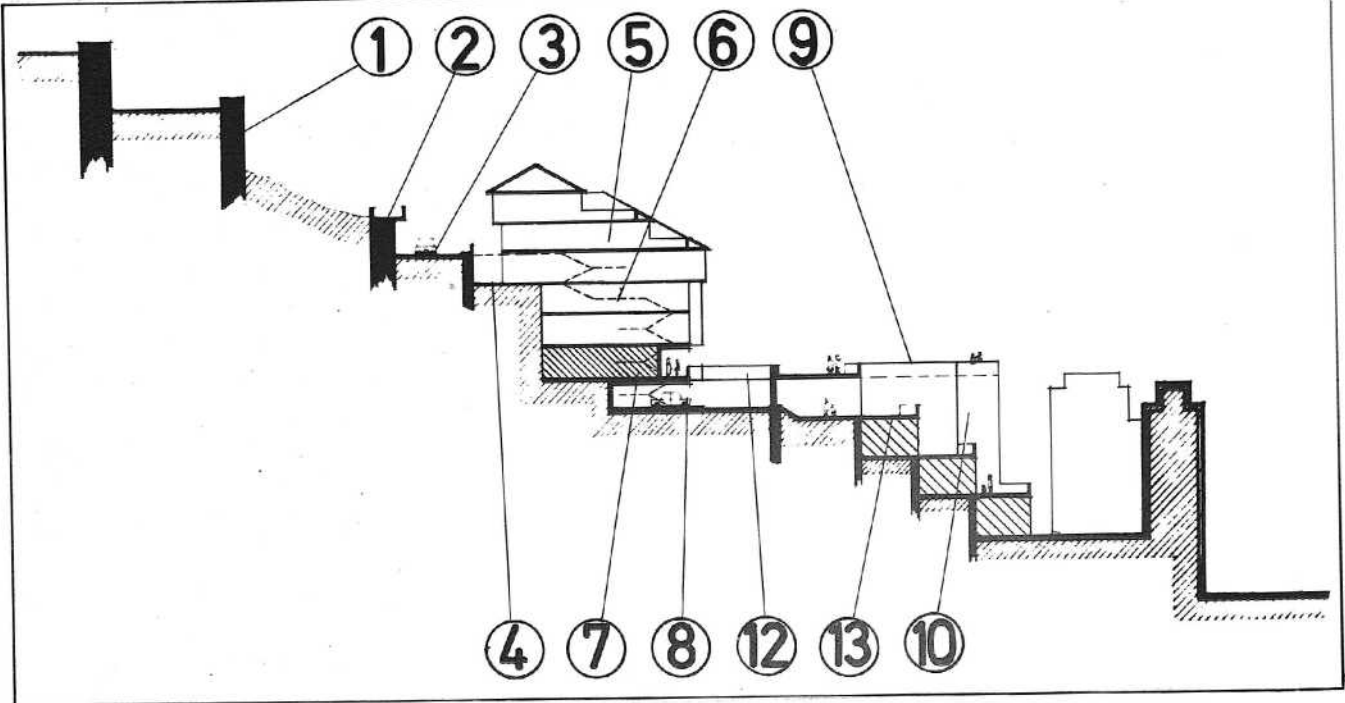
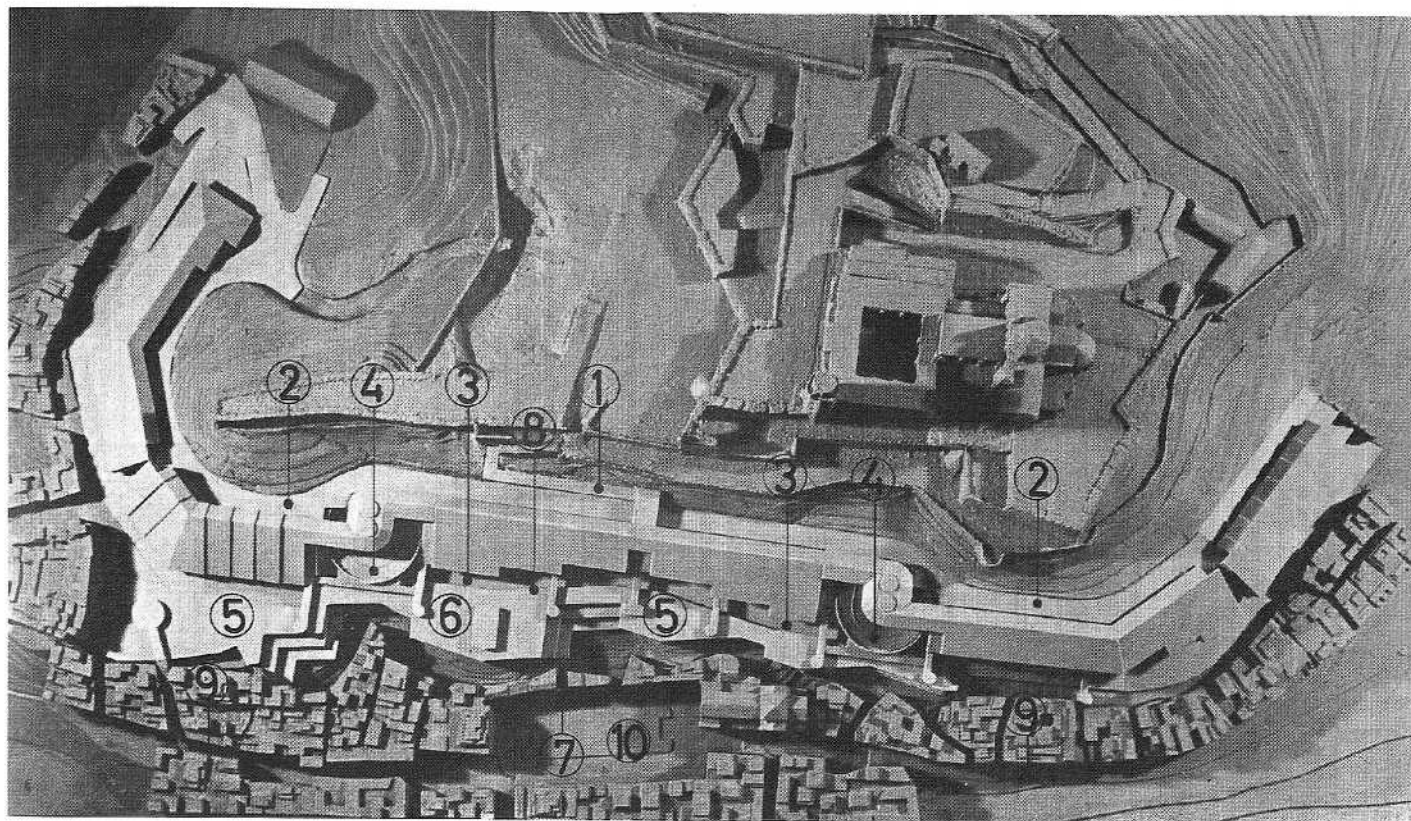


Figura 4.
Análisis
morfológico

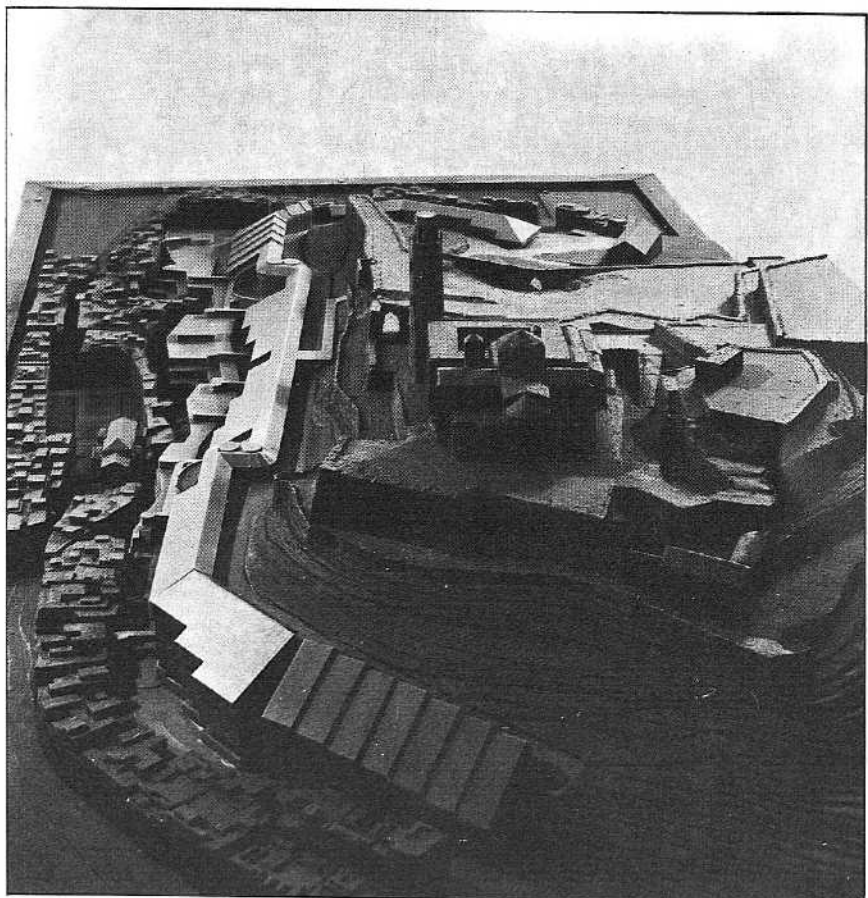




- | | |
|---|--|
| 1. Murallas | 7. Galería comercial |
| 2. Circulación turística a la Catedral | 8. Porche |
| 3. Circulación rodada | 9. Terraza panorámica |
| 4. Patio | 10. Volumen del aparcamiento subterráneo |
| 5. Volumen edificable | 11. Parking |
| 6. Proyección de la comunicación entre las dos circulaciones rodadas. | 12. Pasarela |
| | 13. Terrazas ajardinadas |

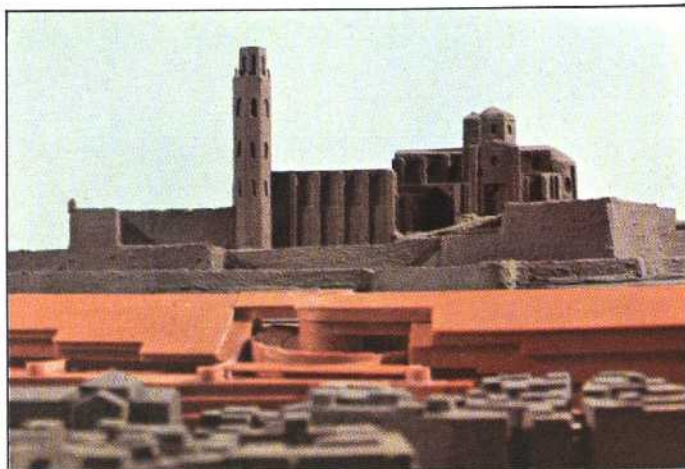


1. *Circulación turística a la Catedral*
2. *Circulación rodada superior o camino de Ronda*
3. *Circulación rodada inferior o calle comercial*
4. *"Cambiadores de dirección"*
5. *Terrazas ajardinadas*
6. *Terraza con aparcamiento subterráneo inferior*
7. *Entrada al aparcamiento subterráneo*
8. *Salida del aparcamiento subterráneo*
9. *Eje comercial principal de Lérida*
10. *Plaza de España. (Centro cívico de Lérida).*

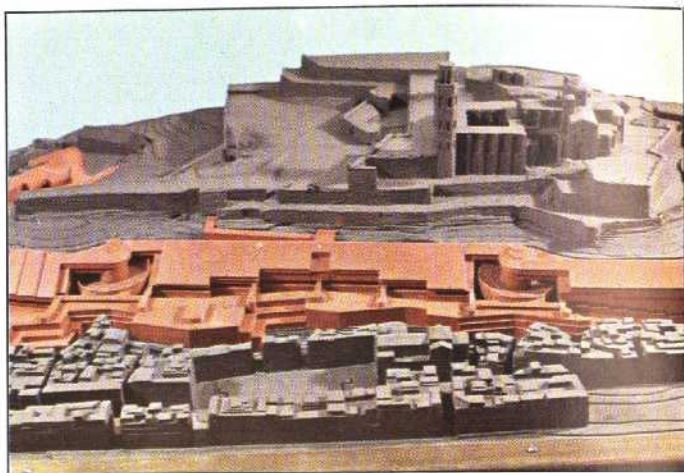


Se aprecia claramente la articulación de los volúmenes que siguen la misma directriz de la muralla y la Catedral.

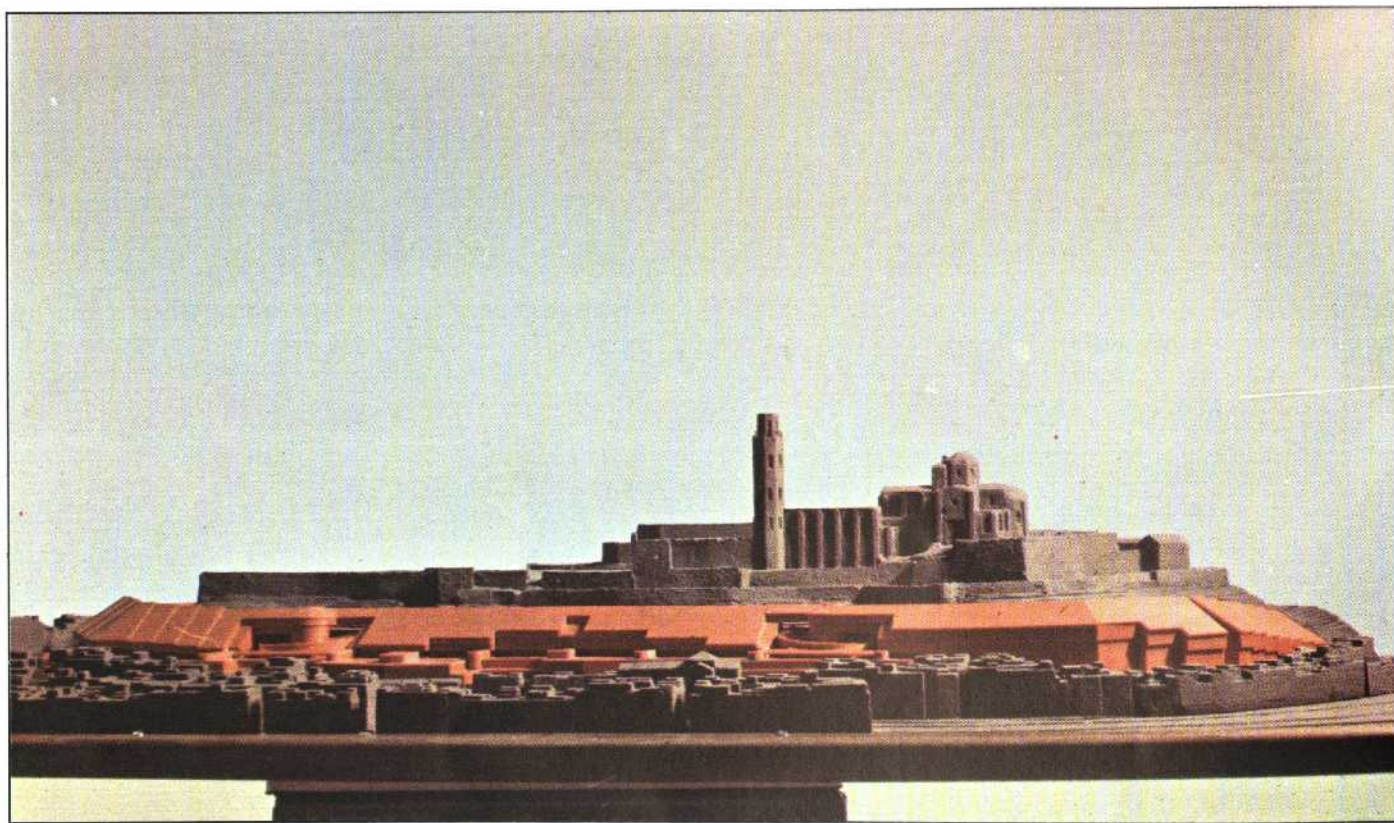
La calle de circulación rodada inferior, rehundida respecto al nivel peatonal, sigue el perfil del terreno natural. Asimismo los adelantamientos de las terrazas sobre el casco antiguo de Lérida se intenta que sean coherentes con el caprichoso trazado de las calles medievales.



Detalle cambiador



Zona Central



Siluetta frontal

calle superior (Camino de Ronda), la parcela intermedia edificada, la calle inferior (calle comercial) y la zona de base y entrega con el casco urbano de Lérida. (Plano secciones transversales).

A partir de esta sección transversal la forma se va concretando hasta donde la legislación de Plan Parcial permite actuar. Existe, ante todo, un criterio de concentración, regularización y clarificación de la forma, basado tanto en razones específicas de diseño como en razones operativas

en vista a la parcelación y posterior realización arquitectónica del proyecto.

A este respecto, en la última fase de diseño, respetando el concepto de la sección transversal tipo, se ha estructurado longitudinalmente el Polígono, el cual adquiere una entidad macriarquitectónica con un eje urbano principal que es la calle comercial y una directriz visual básica comprobable tanto en planta (sensiblemente paralela a la Seo y a la fachada de la ciudad sobre el río Segre) como en alzado (la línea de cumbrera se mantiene horizontal en el tramo central).



El barrio del Canyeret

La articulación de este desarrollo longitudinal se hace mediante unos giros a 45° en planta y con retranqueo en alzado, siendo las soluciones variables en función de la topografía.

El hecho de que la parte edificada por encima de la calle comercial se diferencie tipológicamente de la parte topográficamente inferior, crea una dualidad que es referible, por analogía, a la creada entre la catedral y la muralla. Dicha analogía ha sido valorada por nosotros positivamente.

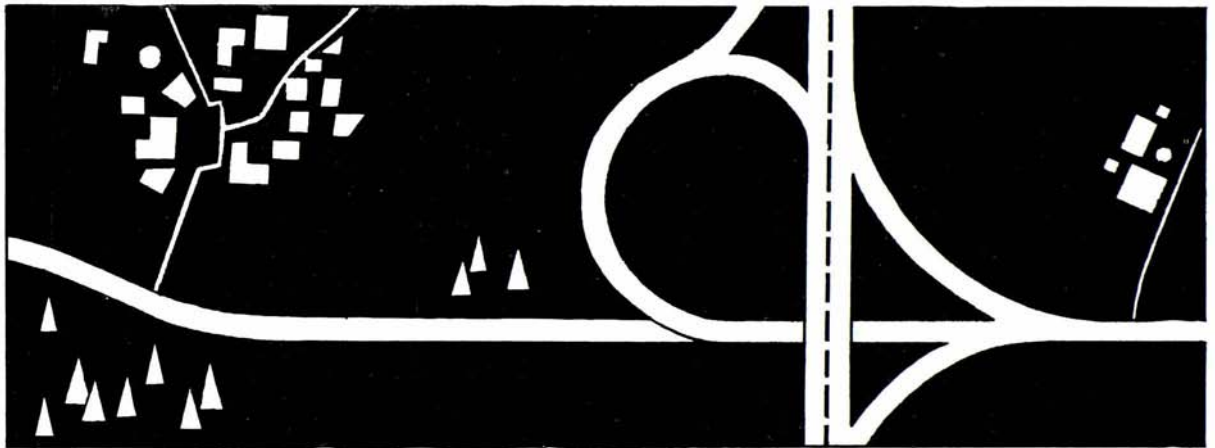
Los criterios de diseño que rigen en la zona de entrega del Polígono con la parte inferior, se basan en la coincidencia de los accesos peatonales procedentes del casco urbano que empalman con las plazas de recepción, conectadas asimismo con escaleras que ascienden a la cota de la plataforma de la calle comercial. Estos accesos peatonales enlazan directamente con las pasarelas y escaleras que conducen al camino de Ronda.

Alternando con estas penetraciones para peatones se producen en esta entrega inferior unos pronunciados ade-

lantamientos de los muros de contención de la plataforma a nivel de la calle comercial, que además de enrasar y unir visualmente el Canyeret con las construcciones del casco urbano de Lérida albergan volúmenes aprovechables, uno de ellos como aparcamiento, y permiten disponer de una amplia plataforma aterrazada en su parte superior. Las directrices compositivas de estos volúmenes se adaptan a los trazados de la calle que actúa de límite inferior del Polígono e intentan una coherencia sintáctica con el trazado de la muralla.

Los «cambiadores» helicoidales forman parte, a efectos de esta estructuración longitudinal del barrio, del macroedificio resultante, llegando a enrasarse con éste por dos de sus zonas más comprometidas, que son la cubierta y el porche, si bien la complejidad propia del cambiador queda patente en otras partes, hecho que también valoramos positivamente en el aspecto simbólico, supeditando dicho criterio a que la forma del cambiador nunca entra en contradicción con otras partes del barrio o con las preexistencias históricas.

DIEZ Y CIA S/A



UNA BUENA SEÑALIZACIÓN DA UN TRAFICO MAS FLUIDO

FABRICA DE SEÑALES DE CARRETERAS Y URBANAS

FABRICA Y OFICINAS: EDUARDO BENOT, 5. TELEFONO 247 95 07'

DIRECCION TELEGRAFICA: DIEZCOM - APARTADO 8042 - MADRID-8

