

VIVIENDAS DE PROTECCIÓN OFICIAL JUNTO A LA M-30

Carmen Díez Medina

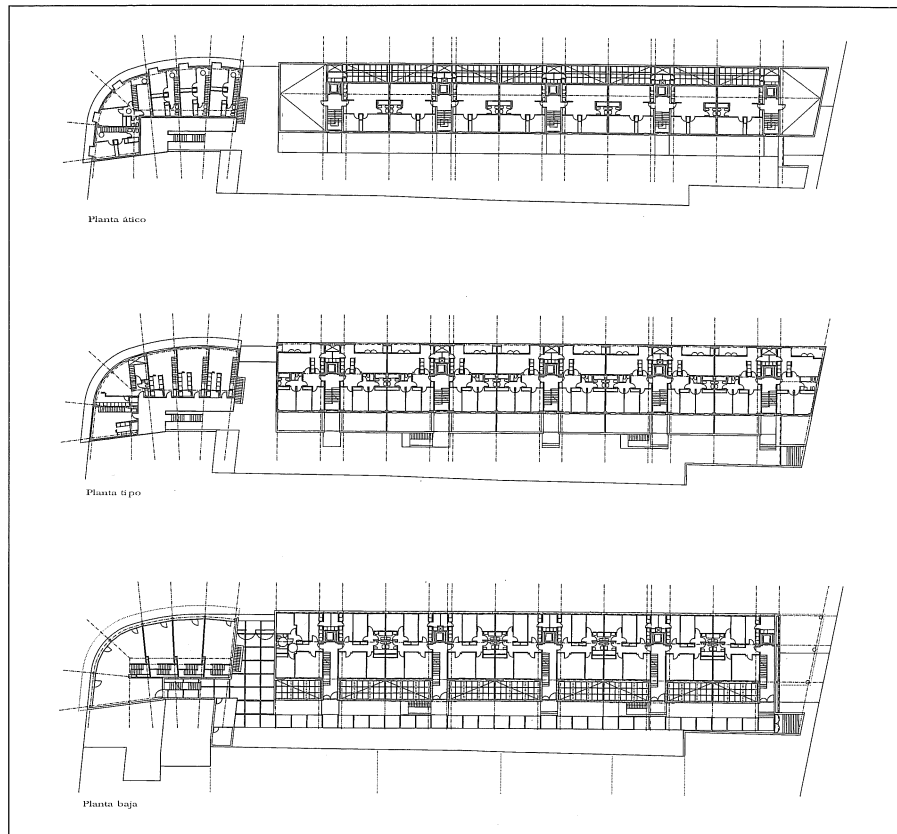
Este proyecto, de Iñaki Ábalos y Juan Herreros (1989-1992), es fruto de un concurso promovido por la Empresa Municipal de la Vivienda en 1988. Se trata de la última manzana de un modesto barrio de viviendas y talleres que linda hacia el este con la M-30. Una intervención más, junto a las de Oiza, García de Paredes, Corrales y Molezún o Vázquez Consuegra, de las que van salpicando las márgenes de una autovía de circunvalación que, probablemente por motivos de rentabilidad de la operación, está colmatando la edificabilidad de los terrenos que la flanquean.

Se trata de una tipología de bloque plurifamiliar de alta densidad para viviendas de protección oficial. El volumen edificado se desdobra en dos partes independientes, en un gesto que pretende responder a las distintas solicitudes del solar: mientras hacia el este hace

frente a la autovía con un bloque de 4 plantas de pisos más planta baja, hacia el norte se desgrana una pieza de menor altura que linda con un campo de deportes, curvándose para buscar vistas y mimetizándose, al reducir su volumen, con la escala del barrio. Ambos cuerpos edificatorios no llegan a tocarse, quedando tan sólo virtualmente unidos por la marquesina que cubre el pasadizo que los separa. El bloque propiamente dicho resuelve las comunicaciones verticales mediante 5 núcleos que se disponen transversalmente, cada uno de los cuales sirve a 2 viviendas por planta. La pieza curva que da a norte alberga 5 viviendas dúplex con accesos situados en una terraza común, emplazada en su fachada oeste. Las 53 viviendas que componen la intervención se disponen en 5 dúplex situados en la pieza menor, 3 plantas de viviendas tipo –cada una de ellas con 10 viviendas por planta–, 10

viviendas en planta baja con patios privados y 8 áticos con terrazas hacia la autovía, todas ellas con doble orientación.

La fachada a la M-30 se concibe como una fina piel que funciona como cerramiento ventilado, en la que literalmente se practican unos orificios. Tras ellos, unas galerías que iluminan y airean los estares actúan como diafragma acústico, a la vez que proporcionan a los estares amplias vistas hacia el paisaje de la autovía. Las viviendas de estas plantas tipo, por tanto, sitúan los cuartos de estar orientados al este, hacia la vía de tráfico rápido, destinando la fachada oeste –más reservada del tráfico y con un sistema de huecos más convencional– a los dormitorios. La sección, cuidadosamente elaborada, muestra cómo el esquema se invierte en la planta baja, aprovechando la circunstancia de que el solar –que aparentemente está expuesto directamente a la M-30– queda ligeramente rehundido con respecto al nivel de la autovía, con lo que los dormitorios de esta planta quedan protegidos de ruidos y vistas, al estar parapetados tras la pequeña loma natural. Los estares de esta planta baja –en consecuencia a poniente, al contrario que en las plantas de pisos– gozan de una condición más abierta, volcándose hacia patios privados que limitan directamente con el callejón de acceso a las viviendas. Dichos patios actúan, por un lado, como protectores solares, a la vez que dificultan desde el exterior la visión de los cuartos de estar, que, de otro modo, quedarían expuestos a los caminos de acceso a las viviendas. El ritmo compositivo de esta fachada occidental viene determinado por los ejes que marcan los accesos: éstos se suceden rítmicamente cada dos patios, penetrando transversalmente hasta el corazón del bloque, donde están emplazados los as-



censores; sobre las puertas de entrada, la disposición singular de los huecos de iluminación de la caja de escaleras marca una secuencia vertical en la composición, una homogénea retícula horadada por las ventanas de los dormitorios. Frente a esta fachada, a la que podríamos calificar de doméstica, en la oriental, mucho más inexpugnable y abstracta que la anterior, las 3 plantas de galerías que vuelcan hacia la autovía hacen prevalecer la horizontalidad compositiva, recordándonos las estelas de las luces de los vehículos que por su lado circulan a toda velocidad.

La distribución interior de las viviendas se resuelve mediante tabiques de cartón-yeso, casi como si de un trabajo de bricolaje se tratara, de forma que se puedan manipular los espacios sin tener que atender a pies forzados dictados por la presencia de la estructura. Todos los elementos de soporte aparecen, por tanto, integrados en los muros me-

dianeros, dando lugar a espacios limpios de elementos estructurales y susceptibles de recibir cualquier cambio distributivo sin el entorpecimiento de pilares o muros de carga.

En cuanto a la elección de los materiales, el proyecto, que se decanta por la chapa industrial, abraza la misma línea de exploración técnica que manifestaba al decidir emplear muros invertidos como elementos de cerramiento. Una actitud indicativa de cómo programas de vivienda olvidan deliberadamente su compromiso con la historia –en cuanto a estilo, textura, composición, etc.– para abrazar una postura más pragmática y de mercado que busca introducir en ellos los logros ya experimentados en las construcciones terciarias.