Cuando se construye CLESA en los 60', el entorno urbano cercano a la misma era totalmente distinto: los conjuntos residenciales periféricos y ciudad dormitorio, pronto se vieron absorbidos por el crecimiento de Madrid; pasando a formar parte de su área metropolitana. Dicho crecimiento trae al entorno distintos usos: terciario, educativo, deportivo y hospitalario. Junto a ellos, infraestructuras: tanto redes de transporte público, como vías destinadas para vehículos privados.

Existe implicación vecinal, apreciable en las redes sociales, y también espacios públicos amplios junto con zonas verdes y huertos urbanos. aunque ¿por qué pasa prácticamente desapercibido? Las vías rápidas, primarias y secundarias, no se han adaptado bien a las nuevas necesidades que requiere el transporte privado. El coche es el protagonista, convirtiéndose en un auténtico devorador del espacio público.

La pregunta es ¿qué hacemos con el coche? Podemos restringir, peatonalizar o limitar, pero ¿y si lo hacemos partícipe del programa proyectual?

Al alejamos de escala, podemos observar la situación estratégica de CLESA: próxima a la m30 y cercana a líneas de transporte público. Esto la convierte en un espacio idóneo para incluirlo en la red de aparcamientos disuasorios que ofrecen Ayuntamiento y Comunidad, haciendo más sostenible el uso del vehículo privado.

Se proponen dos tipos de actuaciones: A nivel de Barrio, se interviene a escala urbana implicando acciones de microescala en áreas de oportunidad de la zona. Se regenera el tejido urbano con distintos usos y define el espacio para el peatón, dando lugar nuevas situaciones cotidianas. De esta forma, el programa proyectual surge del entendimiento de que el coche no es sólo una herramienta con la que desplazarnos y dejar de convivir con ella. Trabajando desde dos escalas y dos usuarios distintos: el coche y el peatón, se buscan actividades de convivencia entre ambos. Se propone un juego entre el interior y exterior, introduciendo la calle en CLESA y albergando un programa que da respuesta a las necesidades del barrio y la ciudad; asemejándose a un espacio público cubierto.

La propuesta se adecua a la parcela para la circulación fluida de los mismos, mediante dos vías perimetrales distribuidoras con tres salidas hacia los distintos programas. Tras reconocer los elementos protegidos y su volumetría, se realizan modificaciones puntuales en el interior y se eliminan las naves traseras. Se realiza un proceso de desmontaje y montaje adaptándose a los nuevos usos y normativa. Para que se pueda llevar a cabo se refuerza la estructura preexistente, añadiendo piezas de conexión formadas por estructuras metálicas, que permiten el movimiento y encajan con lo presente y adición de nuevos elementos.

Es de gran importancia la fluidez de las circulaciones tanto para que peatones como coches puedan desplazarse sin entorpecerse. Por un lado, las salidas distribuyen el flujo hacia los distintos espacios. Y Por otro, los nuevos elementos ordenan el movimiento del conjunto. Se plantea la formalización de un aparcamiento nexo a Clesa, que funciona como elemento circulatorio del conjunto. Se deja paso libre en planta baja para los vehículos, y acceso y salida del aparcamiento.

CLESA AUTO cambia entre el día y la noche, los usos se adaptan según el momento, lo que puede ser una plaza diurna, cambia a autocine nocturno. Esto provoca flexibilidad espacial, proponiendo nuevas situaciones según necesidades.

CLESAAUTO se convierte en una opción de aparcamiento disuasorio multifuncional, en el que se promueven actividades inclusivas y cambiantes siempre desde las dos escalas.

Al Igual que la cultura del tuning personaliza y mejora el rendimiento de los vehículos, CLESAAUTO TUNING se transforma para explotar sus posibilidades espaciales y contextuales, mediante un programa que lo conecta con la ciudad.