

Tendido 0.00



Lema: Tendido 0.00**El Lugar**

La mejor inversión, o, al menos, la más sostenible, es aquélla que ofrece a la sociedad lo que verdaderamente necesita. Así, si es rentable, e incluso recomendable, que la antigua fábrica CLESA, ubicada en la periferia del barrio de Valverde (en el distrito de Fuencarral-El Pardo de Madrid), albergue un centro comercial, cabría preguntarse a quién debería ir destinado. ¿Quiénes serían sus *potenciales clientes*?

Algunos datos podrían contribuir a aclarar la cuestión. Por dimensión, el centro comercial que pudiera surgir de la restauración y adecuación de la fábrica CLESA (unos 8.500 m²) apenas si podría competir con las grandes superficies que pueblan la periferia de Madrid. Su proximidad a una de las principales vías rodadas de la ciudad, la M-30, no sería suficiente para reconvertir las antiguas instalaciones en una dotación con vocación metropolitana. Bien es cierto que la presencia en el área del Hospital Ramón y Cajal advierte de la posición estratégica de CLESA y de su potencial como contenedor de usos terciarios que, al menos en parte, complementen los usos hospitalarios. En este sentido, parece razonable el planteamiento de un hotel de viajeros que, en las inmediaciones de la fábrica reconvertida, pudiera prestar servicio al mismo tiempo a las instalaciones hospitalarias.

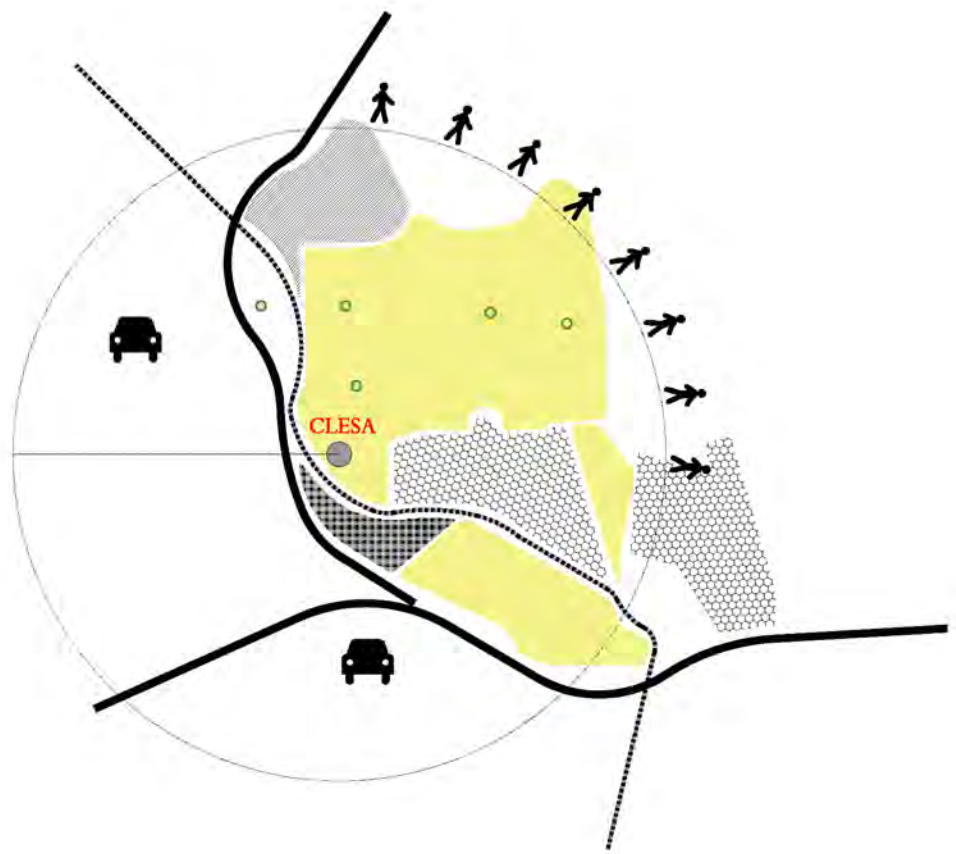
Pero si CLESA ha de funcionar como un nuevo lugar de los intercambios -pues no otra cosa es un edificio destinado al comercio- puede que no deba buscarse a los agentes implicados en tal actividad en el otro extremo de la ciudad, sino en las proximidades de la propia fábrica. A la vista de la modificación del Plan General realizada al efecto de la reconversión de esta superficie industrial, los terrenos anteriormente ocupados por CLESA bien parecen la encrucijada entre varios tejidos urbanos de naturalezas contrapuestas: al norte, el barrio residencial que tuvo su origen en el conocido como Poblado Dirigido de Fuencarral C (1956-60), obra del arquitecto José Luis Romany Aranda; al sur, un nuevo conjunto de edificación abierta destinado a acoger varias torres de viviendas de hasta 22 alturas, ecos de la imponente volumetría del hospital y de las no tan lejanas torres de la Castellana; al este, dos manzanas también residenciales que sirven de mediación hacia el área industrial del municipio; y, al oeste, las vías del ferrocarril de cercanías que vertebran el territorio al tiempo que abandonan en sus lindes multitud de terrenos baldíos.

Qué duda cabe de que la interposición de la avenida Cardenal Herrera Oria entre los terrenos de CLESA y los bloques de Fuencarral C, desaconseja inicialmente una posible conexión que pudiera destinar el nuevo centro comercial a suplir las necesidades actuales del barrio; no obstante, de constatarse éstas, la modificación puntual del viario podría considerarse en buena lógica un mal menor -cuando no una prioridad- para resolver una carencia que sufre el asentamiento desde su propia fundación. Basta revisar la documentación del proyecto original del arquitecto Romany para comprobar el papel protagonista que un centro comunitario, finalmente no construido y en cuyos terrenos se distribuyen hoy unas instalaciones deportivas, hubiese desempeñado para los moradores de las viviendas sociales. El programa multiusos de esta dotación, apéndice hacia el sur del centro educacional y religioso del barrio, inspira la solución que aquí se presenta para la revitalización de la antigua fábrica CLESA.

La Fábrica

La restauración y el cambio de uso de un edificio que hizo gala en su origen de una adecuación completa a los requerimientos de una fábrica de productos lácteos, no puede sino constituir un problema de difícil solución. A ello se suma el notable valor patrimonial del edificio, considerado uno de los exponentes de la mejor arquitectura española de mediados del siglo XX. Por añadidura, la figura de Don Alejandro de la Sota inspira tanto respeto como el propio edificio, hoy en día en desuso y con evidentes muestras de abandono.

¿Qué quiere ser CLESA? El legítimo interés de la propiedad hacia su explotación económica no puede chocar ni con la vocación real de la fábrica en su conjunto y de cada una de sus partes, ni con los auténticos requerimientos de una sociedad que reclama generosidad de las instituciones públicas y de las iniciativas privadas. Bien es cierto que la topología interior de la planta de producción industrial carece ya de sentido funcional, mas reclama por ello un nuevo destino que respete sus características básicas: las dos grandes naves y sus conexiones visuales y espaciales; la serie de lucernarios que dibujan alegremente su silueta; la poderosa linterna que introduce un principio de centralidad en la planta; la doble apertura lateral (este-oeste) de los antiguos muelles de carga y descarga; las construcciones auxiliares -las que pervivirán y las que habrán de eliminarse-, apéndices del volumen principal que lo articulan y resuelven las contingencias de su encaje fortuito en el entorno urbano; son todos éstos atributos que exigen, como el producto sin procesar, un proceso de *pasteurización*: el control de los agentes patógenos conservando la estructura física del edificio y de su entorno inmediato.



Vialidad y conectividad

MASTER PLAN: La fábrica CLESA y su entorno

Este proyecto comienza con una deliberada estrategia de desafección hacia su objeto: un acercamiento desapasionado a los datos.

00. OBJETIVOS

Revitalizar CLESA, respetando sus valores originales y proponiendo usos compatibles con las demandas actuales.

_Vertebrar el barrio de Valverde, mediante el estudio de la vialidad, los recorridos peatonales y la red de espacios públicos.

_Garantizar la rentabilidad de la operación, haciendo del nuevo centro comercial y de ocio un proyecto viable y sostenible en el tiempo.

01. ESTUDIO POBLACIONAL

En ausencia de un cliente concreto y conocido, y ante la imposibilidad de realizar un proceso previo de participación ciudadana, puede que sean los estudios demográficos la fuente más fiable para elaborar un perfil del potencial usuario (no únicamente *cliente*) de las nuevas instalaciones comerciales de CLESA. Las pirámides de población del distrito madrileño de Fuencarral-El Pardo muestran que son los barrios de Valverde y El Goloso aquéllos en los que existe una mayor proporción de familias jóvenes (entre 30 y 39 años) con hijos (entre 0 y 4 años). Los numerosos centros educativos del entorno refuerzan la hipótesis de una población joven ávida de oportunidades.

Por otra parte, es precisamente en las franjas de edad entre 25 y 39 años en las que se concentra la mayor parte de la población extranjera del barrio de Valverde al que pertenece la antigua fábrica. Así pues, y teniendo en cuenta que las torres de viviendas de nueva planta, dispuestas por la modificación del Plan General al sur de la parcela, probablemente atraerán –y a ello contribuirá también la presencia del Hospital Ramón y Cajal– a un sector de la población con más recursos económicos, el futuro centro (no sólo *comercial*) se presenta como una oportunidad para la convivencia, un lugar de reunión que, con suerte, ofrecerá a cada cual lo que necesita al tiempo que participará del progreso de la sociedad en su conjunto.

02. ACCESIBILIDAD Y NUEVAS CONEXIONES

La citada modificación del Plan General en el entorno de la fábrica CLESA facilitará indudablemente la accesibilidad rodada a las nuevas instalaciones: a la avenida Cardenal Herrera Oria se suman ahora una vía de nueva apertura al sur de la parcela y un vial de servicio que discurre en paralelo al trazado de ferrocarril. Con todo, si la circulación rodada encuadra convenientemente la parcela, al mismo tiempo dificulta ciertas conexiones peatonales que quizá debieran procurarse.

La primera correspondería a la estación del tren de cercanías. Por su posición constituye un vínculo ineludible entre el hospital y, a través del nuevo desarrollo urbano, el barrio de Valverde. Su reconfiguración parece aconsejable toda vez que su carácter infraestructural no debiera comprometer su potencial como elemento articulador del espacio público.

La segunda conexión peatonal que reclama atención es aquella que vincularía la parcela de CLESA con las zonas verdes y el tejido residencial disperso ubicado al norte, al otro lado de la gran avenida. Son varios los motivos que animan a considerar esta problemática concreta: por una parte, la escasez de comercios habitual en este tipo de asentamientos, motivada por el uso habitacional de las plantas bajas y la mala fortuna de las superficies comerciales planificadas inicialmente; por otra, el arbolado y las generosas áreas ajardinadas del barrio –su auténtico *patrimonio vegetal*–, con capacidad para prolongarse y colonizar el interior de la parcela de CLESA –más aún si se tiene en cuenta el hecho de que es precisamente una zona verde el uso que allí se prevé desde las bases del concurso–.

Así pues, aunque probablemente escapa a los objetivos de este concurso de ideas, se ha considerado en la propuesta esta última conexión peatonal como uno de los posibles accesos al área más pública del nuevo recinto. La altimetría del entorno ofrece una oportunidad para, sin apenas esfuerzo y aprovechando la rotonda de nueva creación como espacio a cielo abierto, conectar prácticamente a pie llano el corazón del barrio de Valverde con el principal lugar de acogida del nuevo centro comercial, facilitando además la continuidad de la superficie ajardinada. (Bien es cierto que la modificación de la sección viaria de la avenida Cardenal Herrera Oria podría contribuir también a los mismos fines.)

Con todo, la planificación aquí descrita de las nuevas construcciones y la restauración de la fábrica CLESA podrían gestionarse con autonomía respecto de estas obras que afectan a terrenos de titularidad pública y requerirían la revisión del Plan actualmente en vigor.

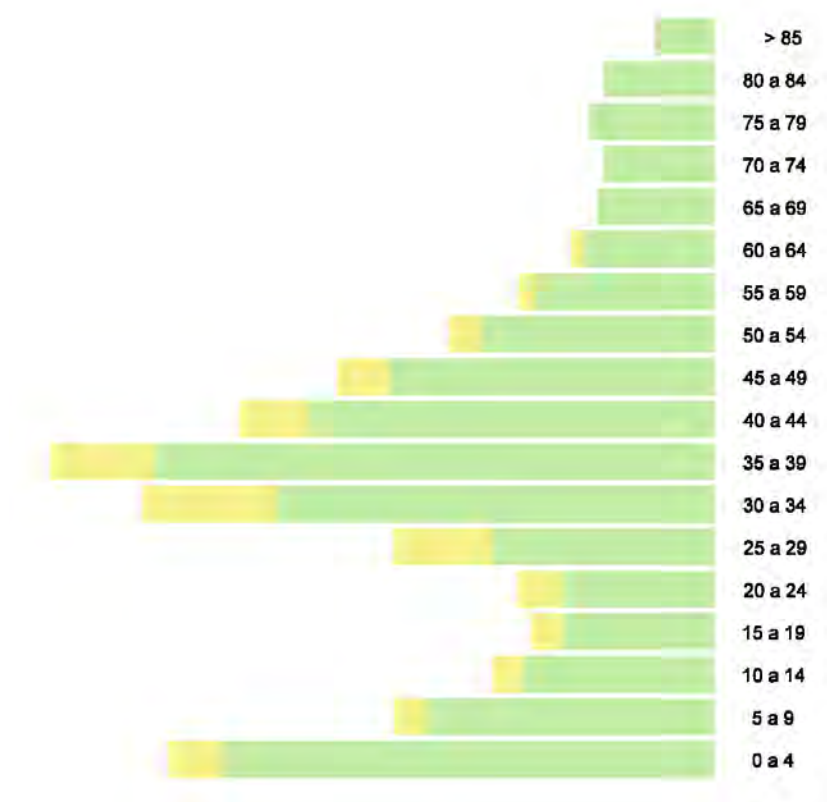


Diagrama demográfico del barrio de Valverde

03. REORDENACIÓN DE PARCELA Y ASIGNACIÓN DE NUEVOS USOS

La modificación del Plan General prevé la coexistencia en la parcela de CLESA de una zona verde pública y un uso dotacional –que las bases del concurso especifican como prioritariamente comercial–, distribuido en el edificio de la nave industrial propiamente dicho y un bloque lineal de nueva creación en el límite este, salvando una diferencia de cota aproximada de 3 metros desde la calle Isla de Sicilia hacia el interior de la parcela (cotas 730 y 727). La propuesta que se presenta es consecuente con esta organización de usos si bien considera que debe matizarse en función de la accesibilidad de cada zona de la parcela y de las relaciones posibles y/o deseables entre las partes.

En primer lugar, respecto a los espacios libres que encierran el antiguo edificio, cabe señalar una diferencia de carácter perceptible entre el área oeste, próxima al trazado del ferrocarril, y el área este, ubicada entre la fábrica y el nuevo bloque lineal. Por su ubicación estratégica y su capacidad para reconducir los flujos peatonales que pudieran surcar la parcela en dirección norte-sur (desde las inmediaciones de la estación de ferrocarril hacia el barrio de Valverde), es esta zona la que acogerá el principal espacio público de la propuesta: una superficie eminentemente ajardinada cuya suave topografía pretende acordar las diferentes cotas del entorno y de los accesos a los edificios, y cubrir a un tiempo el aparcamiento que une estos últimos a través del subsuelo.

Por su parte, el área ajardinada situada al oeste es propicia para la solicitud más lúdica y menos intensiva del espacio público, compatible con el uso de mercado de minoristas que se propone para la planta baja de la nave colindante del edificio de CLESA, anteriormente destinada a almacén y muelle de expedición de productos. Como acceso estratégico a esta zona se propone la prolongación del entorno peatonal del mercado hacia el ángulo noroeste de la parcela, garantizando un funcionamiento independiente.

En cuanto a los edificios propiamente dichos, se mantiene el uso dotacional concentrando las superficies comerciales y de restauración en las áreas directamente relacionadas con los espacios públicos exteriores (zonas ajardinadas este y oeste, y calle Isla de Sicilia), mientras que se dedica el resto de su superficie útil a un hotel de viajeros (destinado principalmente a visitantes y profesionales del vecino hospital) y a un centro comunitario para los habitantes del barrio de Valverde.

03.1. Viabilidad económica

La rehabilitación de la antigua fábrica CLESA y su entorno constituye una buena oportunidad para demostrar que los intereses privados no siempre están reñidos con el bien general. La participación en este concurso de ideas de entidades públicas y privadas demuestra que es posible el acuerdo, y, consecuentemente, la arquitectura propuesta y los modelos de gestión a implementar habrán de garantizar la satisfacción de los objetivos de cada una de las partes, y encontrar el difícil equilibrio que haga de la nueva CLESA un proyecto viable y sostenible en el tiempo.

Por una parte, la importante inversión que requiere la demolición parcial y la rehabilitación de las naves encontraría su compensación en el rendimiento económico del hotel, el aparcamiento y la superficie comercial, dotada esta última de locales de muy distinto carácter y susceptibles de alojar todo tipo de comercios de proximidad. Entre los usos previstos, el mercado de minoristas y el supermercado con acceso desde la calle Isla de Sicilia son dos modelos de negocio que podrían contribuir positivamente a la rentabilidad financiera de la operación.

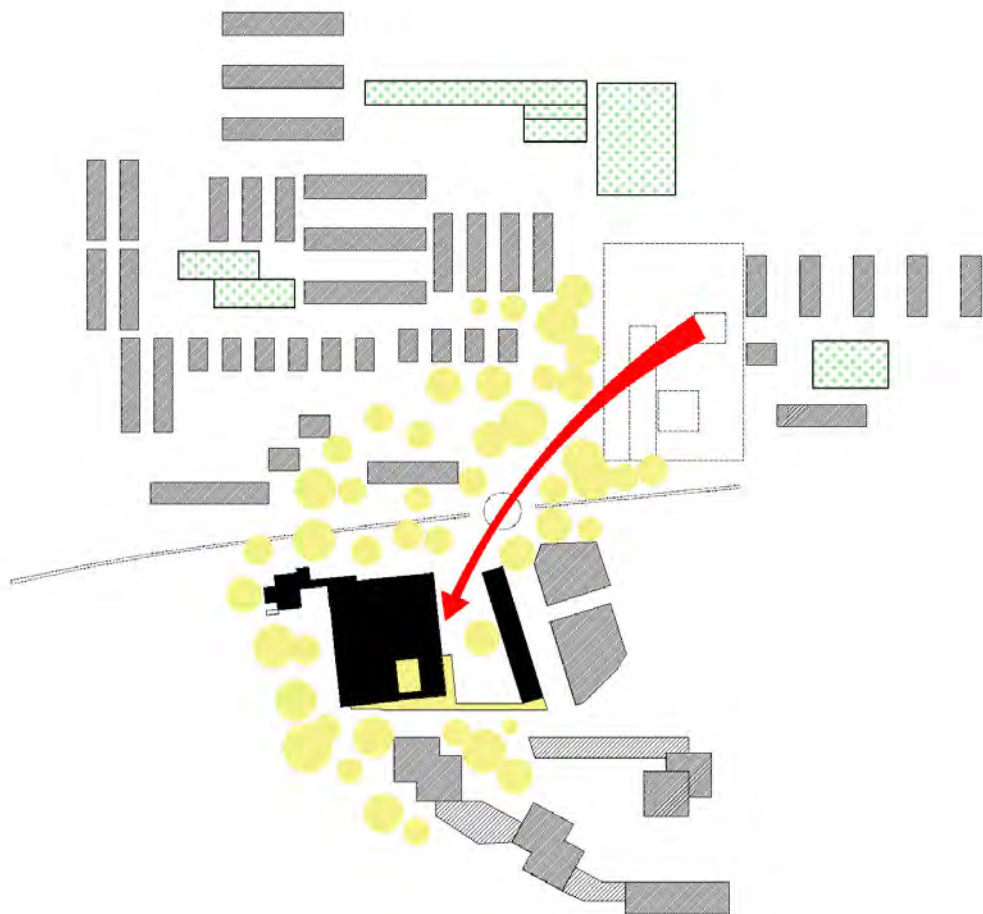
Por otra, la intervención y reordenación de los espacios públicos reclama la participación activa de las instituciones (Ayuntamiento y Comunidad Autónoma), en la medida en que tales operaciones contribuirían a la vertebración del municipio y a la mejora de la calidad de vida de sus gentes.

03.2. El nuevo centro comercial

Suele suceder que en la periferia de la ciudad contemporánea se añore la diversidad funcional característica de los centros urbanos tradicionales. El barrio de Valverde posee su centro, conocido como Fuencarral *pueblo* (para diferenciarlo del homónimo en el centro de Madrid), pero éste apenas si alcanza a significar la identidad del barrio, diluida en las grandes extensiones de vivienda social construidas a partir de los años 50. Por el contrario, una estructura *policéntrica* –en la que se inscribiría el nuevo centro CLESA– podría garantizar unos vínculos más directos y efectivos entre los tejidos residenciales y las dotaciones, de los que Valverde ha carecido históricamente.

03.3. Organización funcional

Refiriéndose a su proyecto para CLESA, Alejandro de la Sota afirmaba lacónicamente: “Hoy son los contenedores y abogamos por ellos.” Es esa misma idea de contenedor, entonces de una cadena de producción, ahora de múltiples funciones, la que preside el planteamiento del nuevo programa de necesidades, entendiendo que no son los usos concretos los que determinan el carácter del nuevo conjunto sino sus interacciones: la relación entre las partes que representa la complejidad de lo real. En este sentido, tales partes podrían ser intercambiables o modificables a lo largo



Etapas equipamiento comercial

del tiempo, ajustándose a las necesidades cambiantes de los usuarios y a las dinámicas del libre mercado.

03.4. Centro comunitario y lugares para la vecindad

El nuevo centro comunitario, ubicado en parte de la nave oeste de CLESA, retiene algunos de los supuestos del primer edificio planificado a tal efecto en el Poblado Dirigido de Fuencarral C. Entonces, la convivencia de usos sociales y culturales con otros rigurosamente comerciales pretendía dar cobijo a la diversidad y a la armonía entre actividades (aparentemente incompatibles según la ortodoxia de la estricta zonificación funcional), que es el fundamento de una vida libre y plena: el ocio, la cultura y el comercio conviven de este modo como pilares básicos de la vida en comunidad.

También la apuesta por el comercio de proximidad tiene la intención de favorecer la construcción del tejido social que tendría como epicentro el nuevo centro comunitario del barrio (esta vez, en el interior de la nave de CLESA). Qué duda cabe de que el flujo constante de personas entre el corazón del barrio de Valverde y el edificio rehabilitado sería la garantía para la viabilidad de los comercios, y haría de CLESA y su entorno un lugar de pública concurrencia.

04. CIRCULACIONES

Una de las dificultades más acuciantes de la reconversión de la antigua nave de CLESA en un moderno centro comercial concierne a la accesibilidad interior, cuestión agravada por la complejidad de la sección transversal del edificio original. Si entonces ésta se sometía a la lógica de un proceso productivo y a la supervisión de la cadena por parte de técnicos (y también de visitantes, según una pionera estrategia de comunicación de la marca), ahora todo ese universo interior de niveles, pasarelas y forjados a distintas alturas debe admitir un acceso fácil en todas y cada una de las situaciones.

Esta es la razón por la que una de las estrategias que merece aquí especial atención es la que atañe a las circulaciones interiores, debidamente articuladas con los espacios públicos y los diferentes puntos de acceso a los edificios.

De hecho, uno de los objetivos fundamentales en el trazado de los recorridos interiores de la propuesta es la acción conjunta de la nave de CLESA y el bloque lineal como una misma unidad funcional. El nuevo vial abierto inmediatamente al sur del antiguo edificio permite ubicar una infraestructura, el *Fuencarril*, cuya finalidad es garantizar las conexiones oportunas y, al mismo tiempo, servir como antesala a la nave principal y como umbral hacia la nueva zona verde interior. Es por tanto una estructura eminentemente funcional, pero no renuncia por ello a sus cualidades simbólicas en la medida en que pretende participar del imaginario popular e intervenir en la construcción de una identidad colectiva para el barrio. Finalmente, un montacargas recorre verticalmente el espacio de la linterna interior y completa el conjunto de dispositivos mecánicos dispuestos en beneficio de la movilidad.

05. LA RESTAURACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

Desde que concluyera su construcción en 1963, el edificio para la Central Lechera CLESA ha sufrido las lógicas transformaciones para adecuar sus instalaciones a los requerimientos de los nuevos tiempos. Hoy en día en desuso, reclama una intervención meditada, que por fortuna se ha impuesto a las amenazas de demolición.

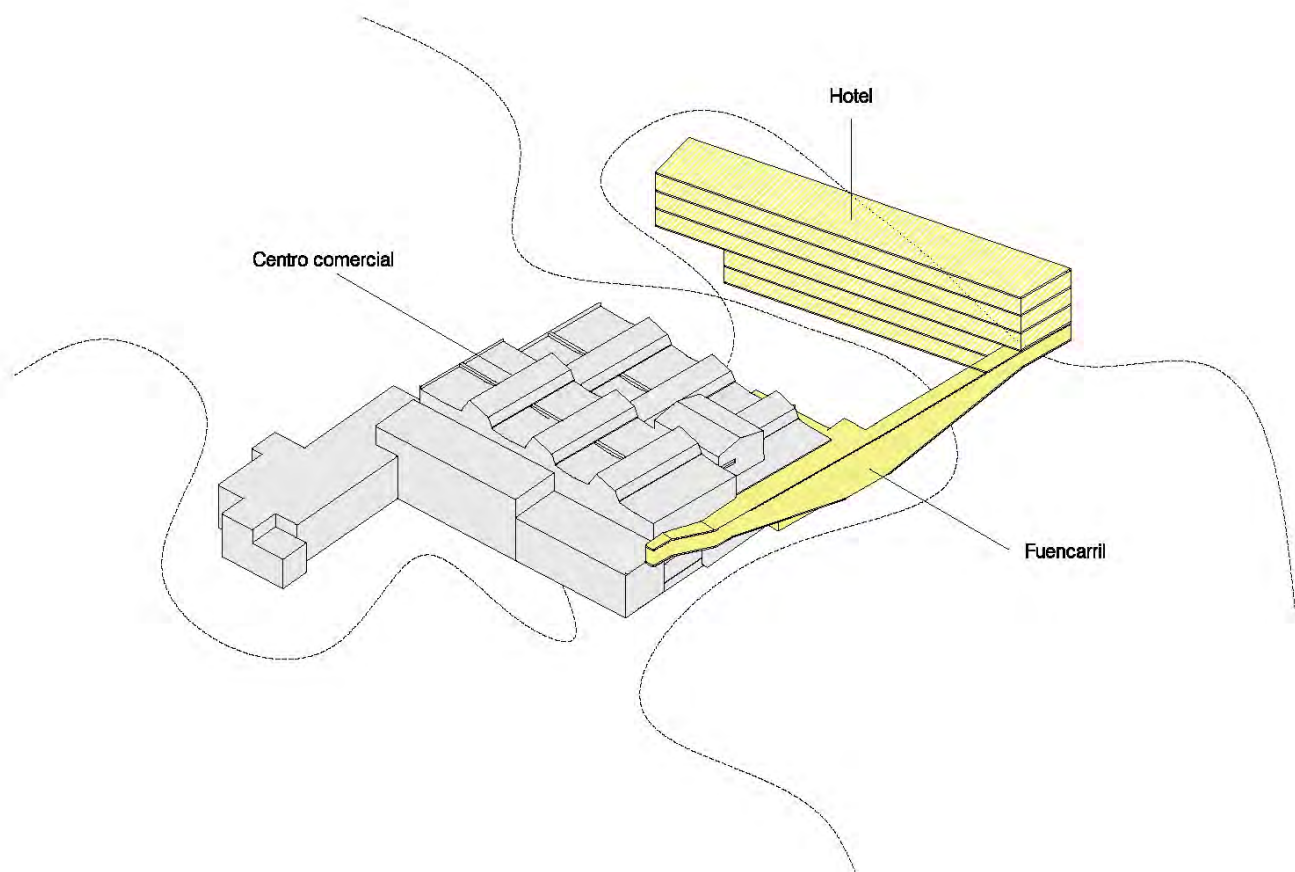
La estrategia que aquí se plantea para la restauración del edificio original pretende recuperar los elementos protegidos incluidos en el Expediente de Protección aprobado en abril de 2015: estructura vertical y horizontal de hormigón; volumetría de la cubierta; fachadas recayentes a la avenida Cardenal Herrera Oria y a los muelles de carga y descarga situados al oeste de la nave; y respetar el pabellón de accesos y vestuarios, y las dos naves centrales como elementos esenciales del nuevo conjunto.

Por su parte, las edificaciones de nueva planta se concentran en el área ubicada al este de las naves y en contacto con éstas en su fachada sur.

05.1. La intervención sobre los elementos protegidos

Dado el carácter innovador que en su día asumió la estructura de hormigón pretensado de las cubiertas construidas por Alejandro de la Sota para las naves de CLESA, parece lógico orientar los principales esfuerzos de la restauración a consolidar dicha estructura y eliminar los elementos añadidos que pudieran perturbar su intensa presencia en el espacio interior. La sustitución de las soluciones constructivas de cubierta por otras que permitan un adecuado aislamiento y acondicionamiento climático se efectuará, en cualquier caso, respetando la silueta original del edificio pues se trata sin duda de una de sus principales señas de identidad.

Por otro lado, las exigencias de accesibilidad aconsejan la modificación puntual de algunos elementos protegidos, como las escaleras que comunican los diferentes niveles en el interior de las naves. No obstante, se plantea su reconstrucción completa respetando el diseño original, en la medida en que los desplazamientos más usuales quedan garantizados por



Volumetría de la propuesta

los nuevos sistemas de circulación contruidos a tal efecto en la fachada sur.

Finalmente, la instalación del montacargas en la linterna de la nave este exige la demolición del área del forjado correspondiente en la cota +0.00 m, que, en cualquier caso, constituye una operación puntual y no generalizable, con grandes beneficios para la movilidad en el interior. La nueva conexión espacial conduce a su vez al primer nivel del aparcamiento, ubicado parcialmente en el semisótano del antiguo edificio.

05.2. Los elementos demolidos y la fachada sur

La apertura de un nuevo vial al sur de las naves de CLESA contemplada en la modificación del Plan General presupone la demolición de las crujiás destinadas inicialmente a almacén, subproductos, cámaras y mantequería, así como del apéndice para la recepción de la leche. La operación no resulta en modo alguno inocua para la legibilidad de las intenciones originales del proyecto de Alejandro de la Sota, pues la elaborada volumetría de las naves centrales y de las construcciones adosadas conseguía matizar la escala de un cuerpo que, en ausencia de tales mecanismos de control, se mostraría al entorno con toda su crudeza. El problema se agudiza aún más ante la fachada sur que resultaría de la demolición mencionada, pues la torre de la linterna emergería en primer plano modificando radicalmente las proporciones del volumen original.

Consciente de esta dificultad, la propuesta contempla la construcción de una nueva fachada sur, que resuelva los problemas de escala y, al mismo tiempo, garantice la conectividad interior. Precisamente es éste el lugar en el que se despliega el *Fuencarril*; a la vista del nuevo alzado propuesto, la agilidad de su sección longitudinal pareciera entrar en resonancia con la coronación del edificio original, rememorando la oportunidad del gesto formalizado en los lucernarios de las naves y actualizando la vigencia de un lenguaje.

06. UN FUTURO PARA CLESA

Es propio del pensamiento creativo convertir un problema en una oportunidad.

Es el tiempo de una nueva CLESA, más ligera de equipaje; libre y optimista; una máquina ideada hace más de medio siglo, que ha soltado el lastre de la industria para ofrecerse generosamente al capricho de la sociedad contemporánea.

Hoy, de nuevo: “¡Hagamos como los toreros!”