



REHABILITACIÓN PATRIMONIAL EX COMPAÑÍA DE FIDEOS Y MOLINOS CAROZZI CFMC, EXTENSIÓN CENTRO HISTÓRICO URBANO Y CÍVICO DE QUILPUÉ

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
MEMORIA DE TÍTULO
UNIVERSIDAD DE CHILE

2014

Profesor Guía: Humberto Eliash - Sebastián Lambiasi
Alumno: Soledad Labra Leyton

AGRADECIMIENTOS

A mi profesor Humberto Eliash y a Sebastián Lambiasi por su apoyo durante este proceso

A mi Familia, en especial a mis padres Soledad y Daniel, por acompañarme y brindarme apoyo a lo largo de estos años, mis hermanos Daniela, Daniel, Franco y Sandra por la alegría constante

A Manuel por su comprensión y apoyo

Y a mis amigos , en especial María José y Laura

Gracias

INDICE

CAPITULO 1 INTRODUCCIÓN

1.1 Presentación	10
1.2 Motivaciones	11
1.3 Problemática	12
1.4 Tema	12
1.5 Localización	13
1.6 Metodología de trabajo	14

CAPITULO 2 MARCO TEÓRICO

2.1 El Patrimonio, su relevancia y evolución	18
2.2 El concepto de Patrimonio Industrial y su evolución	19
2.3 Patrimonio Industrial en Chile	21

CAPITULO 3 EX COMPAÑIA DE FIDEOS Y MOLINOS CAROZZI , ESTUDIOS Y ANÁLISIS

3.1 Antecedentes históricos	
3.1.1 De la zona (Conurbación Gran Vaparaíso)	26
3.1.2 De la Comuna de Quilpué	27
3.1.3 De la Ex Compañía de Fideos y Molinos Carozzi	30
3.2 Antecedentes urbanos	
3.2.1 De la zona (Conurbación Gran Vaparaíso)	32
3.2.2 De la Comuna de Quilpué	34

3.2.3 De la CMFC	36
3.3 Características Arquitectónicas de CMFC	
3.3.1 Elementos que componen el conjunto	37
3.3.2 Funcionamiento de la CMFC	38
3.3.3 Levantamiento planimétrico	39
3.3.4 Levantamiento Fotográfico	44
3.3.5 Valores presentes en la CMFC	50

CAPITULO 4 PROYECTO

4.1 Objetivos	54
4.2 Fundamentos	55
4.3 Conceptos	56
4.4 Programa	56
4.5 Estrategias de diseño	60
4.6 Propuesta Constructivo Estructural	63
4.7 Propuesta de Sustentabilidad	64
4.8 Propuesta de Gestión	65
4.9 Imagen Proyecto	66

CAPITULO 5 ANEXOS

6.1 Referentes	68
6.2 Bibliografía	73

I INTRODUCCIÓN



I INTRODUCCIÓN

Fotografía propia. Silos interiores Ex Compañía de Molinos y Fideos Carozzi CMFC.



1.1 PRESENTACIÓN

El siguiente proyecto de título aborda el tema de la rehabilitación de espacios de carácter Patrimonial, en este caso específicamente Patrimonial Industrial, activandolos para poder ser reutilizados como espacios públicos entregados a la comunidad en donde es necesario mantener una identidad que se relaciona tanto con el pasado, como con el presente y el futuro de una sociedad y una localidad.

En este caso de Patrimonio Industrial se trabaja con la Ex Compañía de Molinos y Fideos Carozzi de Quilpué CMFC, inaugurada en el año 1907, en lo que hoy se conoce como el centro urbano y casco histórico de la comuna. Esta Fábrica fue una de las más importantes de la zona gracias al desarrollo y al crecimiento urbano que esta significó para Quilpué, razón por la cual hoy presenta una doble importancia primero para la Industria Carozzi, ya que aquí se formó y afianzó la compañía y segundo para la comuna en sí. Fue en el año 1970 que esta Industria comenzó a sufrir un abandono que se fue generando poco a poco, las razones por las que la compañía cambió sus dependencias fueron en primer lugar la importancia que fue cobrando la capital de Santiago como centro de negocios, segundo el incendio que afectó el conjunto en el año 1970, que obligó el funcionamiento temprano de la nueva planta de Nos y tercero las nuevas tecnologías que permitieron que el clima no fuera una condicionante para la fabricación de pastas.

Actualmente existe un interés por parte de la Municipalidad, que hoy ocupa una parte del conjunto industrial con algunas de sus dependencias, de comprar el edificio para trasladar todos sus departamentos. Es por esta razón que mi proyecto pretende tomar esta idea de nuevo centro cívico como un espacio para los habitantes de Quilpué, potenciando así el carácter histórico que posee el lugar para transformarlo en el corazón de la comuna.

Cabe mencionar que el interés por parte de la Municipalidad de Quilpué de compra del edificio se materializó el día 14 de agosto de este año, en donde el Alcalde Mauricio Viñambres y la Familia Bofill firmaron el traspaso del antiguo edificio con la intención de trasladar los departamentos de la Municipalidad a través de una rehabilitación que permitirá su uso para el año 2016.

1.2 MOTIVACIONES

Durante los últimos años académicos he desarrollado un interés hacia los espacios abandonados, lo que se traduce a un trabajo que he desarrollado en el área Patrimonial, razón por la cual en esta última etapa sigo adelante con un proceso que comenzó con el desarrollo de mi Seminario de Investigación “Valorización del Patrimonio Industrial ligado al Ex Ferrocarril Valparaíso - Santiago, tramo Viña del Mar - Limache” y posteriormente la realización de mi práctica profesional en la Fundación de las Iglesias Patrimoniales de Chiloé (FAICH).

Es durante la etapa investigativa de Seminario donde comienza a surgir un interés por el Patrimonio Industrial, el cual está presente en nuestro país y que representa una etapa de nuestra historia que vale la pena preservar y rehabilitar dentro de las ciudades como parte de una identidad cultural que aún está presente.

“El reconocimiento reciente y lento de estas manifestaciones de la industrialización, las que incluso por su función productiva no han sido consideradas como patrimonio, deben valorizarse, liderar un debate sobre el rol de la arquitectura industrial en la definición y el trazado de la ciudad moderna. Más aún, no ha sido considerada desde una perspectiva histórico - urbanística sino sólo a partir de una mirada objetual destacando algunos ejemplos en particular.

Las grandes fábricas y complejos asociados al ferrocarril, habitualmente conformados por construcciones de gran calidad, pueden constituirse en elementos que impulsen procesos de renovación urbana, considerando la historia, manteniendo el carácter e identidad de las zonas en donde se implantan...

...En relación a la condición de deterioro y abandono en que hoy se

encuentran estas estructuras que dieron forma a este primer proceso de industrialización, es necesario definir acciones conjuntas que nos lleven a revitalizar estas áreas en deterioro, verdaderas cicatrices urbanas que deben recuperarse ¹”

Es así como el Patrimonio Industrial se conforma como un área que ha sido más difícil de preservar y que sólo recientemente se ha comenzado a valorar como testimonio tangible de una parte importante de las ciudades actuales.

¹ Marcela Pizzi. (2011). Anales de Investigación Facultad de Arquitectura Universidad Ort Uruguay.

1.3 PROBLEMÁTICA

En la actualidad vivimos en un contexto que cambia constantemente, en ciudades que escriben su historia día a día a través del desecho de testimonios tangibles que son parte de una historia y una cultura, lo cual se acrecienta con el crecimiento excesivo que presentan algunas ciudades. Una de ellas es la Quinta Región de Valparaíso, la cual constituye una de las conurbaciones más importantes de nuestro país, después de Santiago, en ella se encuentran las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Con con, Quilpué y Villa Alemana. Dentro de este sistema Metropolitano los sectores que mayor crecimiento han presentado en los últimos años y en las futuras proyecciones son las comunas de Quilpué y Villa Alemana, lo que presenta un peligro para el Patrimonio que a podido mantenerse hasta la actualidad.

Este Patrimonio Industrial, que hace algunos años era mucho mayor, se ha ido perdiendo a causa del crecimiento masivo que han experimentado en primera instancia las ciudades del sector costero y ahora las localidades del interior. Es por ello que me parece indispensable poder rescatar lo que queda de este Patrimonio Industrial que se ubica a lo largo de la antigua línea férrea Valparaíso - Santiago, hoy Merval, valorizando y potenciando el significado de estos edificios para la ciudad y sus habitantes.

1.4 TEMA

Rehabilitación Patrimonial de la Ex Compañía Molinos y Fideos Carozzi de Quilpué, como espacio para la ciudad y la sociedad.



² Portada Libro Carozzi 100 años¹, mostrando la planta Quilpué como imagen de crecimiento.

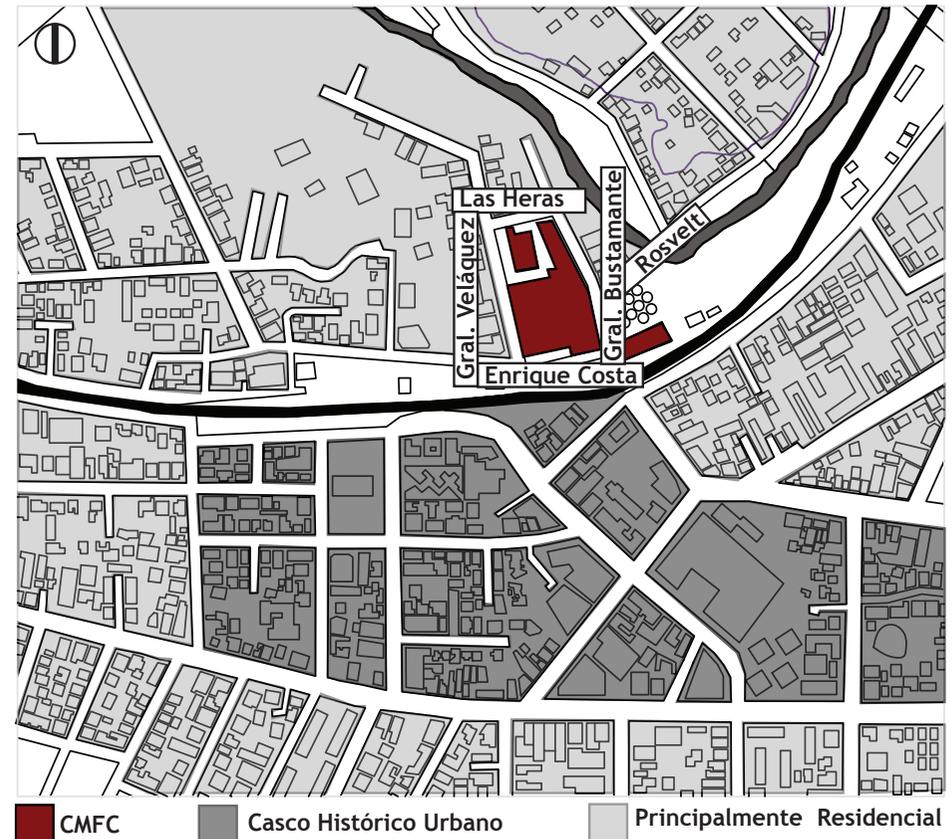
1.5 LOCALIZACIÓN

La importancia de esta Fábrica con respecto a lo que significó dentro del período de Industrialización en nuestro país y dentro de las localidades del interior de la actual conurbación del Gran Valparaíso me motivó a elegirla para desarrollar mi proyecto de título.

La Ex Compañía de Molinos y Fideos Carozzi (CMFC) se ubica en la comuna de Quilpué, Región de Valparaíso, en el casco histórico urbano de esta, entre las calles General Velázquez, Enrique Costa, Las Heras y General Bustamante. Su localización hacia el norte de la antigua línea férrea, hoy Merval, provoca un abandono aún mayor, ya que el crecimiento y el desarrollo de la ciudad se produce hacia el sur de esta.

Actualmente la utilización de una parte de la Fábrica por parte de la Municipalidad ha permitido que esta se abra un poco más hacia su entorno urbano, pero es indispensable que en conjunto con este proyecto se realice un tratamiento en la cicatriz urbana que ha generado esta vía de transporte que antiguamente funcionaba como el ferrocarril.

La ubicación de la CMFC ha sido la misma desde que se inauguró en el año 1907, en ese entonces aún no se generaba un centro consolidado en Quilpué, sólo existían un par de poblaciones, la Industria Carozzi, la estación Quilpué y la línea del tren.



3



4

³ Fotografía propia del frente urbano, Edificio de Hormigón, de la CMFC

⁴ Fotografía propia bloque Albañilería CMFC

1.6 METODOLOGÍA DE TRABAJO

La metodología para abordar el Proyecto se divide en 4 etapas principales:

1º CONOCIMIENTOS PRELIMINARES Y ANÁLISIS DE INFORMACIÓN

Etapas en donde se determina cuál es la importancia de la Ex Compañía de Molinos y Fideos Carozzi CMFC en torno al Ferrocarril y sus valores.

2º PROBLEMÁTICAS PRESENTES, REFLEXIÓN Y TOMA DE DECISIONES

En esta etapa se realiza un diagnóstico y se reflexiona en torno a él, lo que finalmente permite determinar una solución a través de una serie de decisiones.

3º PROYECTO MUNICIPALIDAD

Se genera un proyecto de rehabilitación para la antigua industria que es totalmente viable.

4º PROPUESTA

Lo analizado en las etapas anteriores permite establecer una propuesta que responda a las necesidades que se requieren, tanto a nivel urbano como al nivel arquitectónico de la CMFC.

MARCO TEÓRICO

Arassi



2.1 EL PATRIMONIO, SU RELEVANCIA Y EVOLUCIÓN

El concepto de Patrimonio Arquitectónico ha ido evolucionando paulatinamente durante los años a partir de la necesidad de protección de él por parte de la sociedad. Esta protección se traduce en una serie de medidas que además han contribuido a ampliar este concepto, reconociendo como parte de él bienes tangibles e intangibles que en su conjunto conforman el Paisaje Cultural, que ayuda a entender estos edificios y conjuntos como parte de un contexto.

Existen algunos hitos que han contribuido al desarrollo y evolución del Patrimonio Arquitectónico⁵.

La “Carta de Atenas”, 1931

El primer documento internacional que aborda la protección del Patrimonio de forma clara es la Carta de Atenas de 1931, la cual tenía como objetivo principal establecer los principios básicos para la conservación, restauración y mantención del Patrimonio, en ella se incorporan conceptos generales y específicos para la intervención en casos particulares. La Conferencia tiene un interés particular en la protección de los testimonios de las civilizaciones. Esta carta sirvió de base para el desarrollo de posteriores documentos, como la Carta de Restauo Italiana de 1932, o la elaboración de la legislación en algunos países como la Ley de Patrimonio Artístico Nacional de España en 1933.

Convención para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, UNESCO 1972

En 1972 la UNESCO elabora la Convención para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, en la cual se establece

la definición de conceptos generales y nuevos, como lo es el de Patrimonio Natural, lo que produce una ampliación mayor en cuanto a la Protección del Patrimonio. Sin embargo no se establece una conexión de este con el entorno.

Convención para la Salvaguarda del Patrimonio Arquitectónico de Europa, 1985

En 1985 se elabora en Granada, España, la Convención para la Salvaguarda del Patrimonio Arquitectónico de Europa, la cual mantiene los mismos criterios y principios establecidos en la Convención de UNESCO en 1972, la diferencia está en que incorpora instalaciones adyacentes y elementos decorativos a través del concepto de Conjuntos Homogéneos o Armónicos.

Convención Europea para la Protección del Patrimonio Arqueológico, 1992

En 1992 se celebra en La Valeta, Malta, la Convención Europea para la Protección del Patrimonio Arqueológico, en la que se integran otras disciplinas como el Urbanismo y la Arqueología para la preservación del Patrimonio. Lo que permite entender de mejor manera la importancia del Patrimonio Arqueológico en la sociedad.

“Nueva Carta de Atenas”, 1998

En 1998 es suscrita la Nueva Carta de Atenas, por el Concejo Europeo de Urbanistas, haciendo énfasis en el futuro de la red de las ciudades Europeas del siglo XXI, para conservar su riqueza y diversidad cultural.

Convención Europea del Paisaje, 2000

En el año 2000 se realiza en Florencia, Italia, la Convención Europea del Paisaje, en la cual se da énfasis al concepto de paisaje dentro de las políticas europeas en materia de Patrimonio Cultural y Medio Ambiente, teniendo como objetivo principal la protección de los

⁵Soledad Labra Leyton (2013). Seminario de investigación Reconocimiento y Valorización del Patrimonio Industrial en torno al Ferrocarril Valparaíso - Santiago, tramo Viña del Mar - Limache

paisajes.

Estos documentos han ayudado a desarrollar el concepto de Patrimonio Arquitectónico, es evidente una evolución que va desde los caracteres objetuales, artísticos y estéticos, los cuales en un comienzo ponían en valor la parte material de un bien sin tomar en cuenta el contexto, como tampoco sus significados históricos y sociales. Es a través de la incorporación de conceptos como, Paisaje Cultural, Urbanismo, Arqueología y Patrimonio Natural, que el concepto de Patrimonio se amplía incorporando los aspectos que contribuyeron a la formación y desarrollo de este dentro de un contexto determinado.

2.2 EL CONCEPTO DE PATRIMONIO INDUSTRIAL Y SU EVOLUCIÓN

UNESCO y el Listado de Patrimonio Mundial, 1978

La UNESCO a partir de 1978 hace referencia al concepto de Patrimonio Industrial, abarcando no sólo las manifestaciones provenientes de la Revolución Industrial, sino de todas las épocas. Sin embargo reconoce en el periodo de la Revolución Industrial cambios significativos en el paisaje y los sistemas de vida, que se originaron principalmente desde los procedimientos de extracción de materias primas, extracción de minerales y productos agrícolas. Es particularmente en este periodo histórico que se construyeron grandes edificios y conjuntos industriales.

Los rápidos avances tecnológicos provocaron que aéreas e infraestructuras industriales comenzaran a quedar obsoletas, es por esto que para salvarlos de la destrucción algunas de estas instalaciones industriales han sido inscritas en la Lista de Patrimonio Mundial. Al 2012 contaba con 936 sitios inscritos, de los cuales 725 son bienes culturales, 183 bienes naturales y 28 bienes mixtos ubicados en 153 países.

Dentro de los bienes industriales protegidos por la lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO se encuentran los siguientes⁶:

Las Minas de Sal de Wieliczka, Polonia, inscrita en 1878, las Salinas Reales d' Arc et Senans, Francia, inscrita en 1982, la Garganta de Ironbridge, Reino Unido, inscrita en 1986, la Fabrica Siderúrgica de Volklingen, Alemania, inscrita en 1994, el poblado obrero de Crespi d` Adda, Italia, inscrito en 1995, la Fabrica de tratamiento de madera y cartón de Verla, Finlandia, inscrita en 1996, Ir.D.F Woudagemaal (estación de bombeo a vapor), Frisia, inscrita en 1998, la Línea del

⁶ Soledad Labra Leyton (2013). Seminario de investigación Reconocimiento y Valorización del Patrimonio Industrial en torno al Ferrocarril Valparaíso - Santiago, tramo Viña del Mar - Limache

Ferrocarril de Semmering, Austria, inscrita en 1998, el Ferrocarril de Darjeeling de Himalaya, India, inscrito en 1999, el Paisaje Industrial de Blaenavon, Reino Unido, inscrito en 2000, el Complejo industrial de la Mina Zollverein en Essen, Alemania, el poblado industrial textil de New Lanark. Reino Unido, el poblado industrial de Saltaire. Reino Unido, las fábricas del valle de Derwent, Reino Unido, todos inscritos en 2001. En 2005 se inscriben las Salitreras de Humberstone y Santa Laura, Chile. En 2006 los sistemas de Irrigación de Aflaj, Oman, el Centro de Trabajo de Apravasi en la Isla Mauricio, el Paisaje Industrial de Agave, Tequila, México, el Centro Minero de Cornwall y West Devon, Reino Unido e Irlanda, el Puente de Vizcaya, España y el Campamento y minas Sewell en Chile. En 2007 las Minas de Plata de Iwami Ginzan y su paisaje cultural, Azerbaiyán, en 2008 el Ferrocarril rético en el paisaje de los ríos Albula y Bernina, Italia, en 2009 El sitio La Chaux-de-Fonds / Le Locle - Urbanismo de la Industria Relojera, en Suiza, en 2012 la Cuenca minera de la región de Nord - Pais de Calais, en Francia, la Industria Perlífera tradicional, en Baherin y los Sitios mineros importantes de Valonia, en Bélgica.

El Concejo de Europa, 1979

El Concejo de Europa es uno de los primeros en reconocer el valor del Patrimonio Industrial en el año 1979. Elabora una serie de recomendaciones, metodologías y códigos para el reconocimiento, la conservación y protección del Patrimonio. Sin embargo surge la necesidad de prestar especial atención al Patrimonio Industrial. Este reconocimiento se pone en manifiesto en dos documentos, que son parte de las Convenciones y Recomendaciones de carácter general, estos son: la recomendación No R (87) 24 y No R (90) 20, los que se pueden encontrar en la Recomendación 872 de 1979 relativa a la arqueología industrial, emitida por la Asamblea Parlamentaria del Concejo de Europa, en su sesión No 31, celebrada en junio de 1979. TICCIH y la Carta Nizhny Tagil para el Patrimonio Industrial, 2003

Este documento proviene del TICCIH, Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial, Organización mundial Concejera del Concejo Internacional de Monumentos y Sitios Histórico - Artísticos, ICOMOS, cuya finalidad es promover la protección, conservación, estudio, documentación, investigación e interpretación del Patrimonio Industrial. El documento se trata de la Carta de Nizhny Tagil para el Patrimonio Industrial firmada en Moscú, Rusia, en julio de 2013.

En ella se aborda el Patrimonio Industrial de una manera más global, no lo limita a estructuras monumentales, tomando incluso testimonios intangibles y aspectos sociales y naturales, y estudia los medios necesarios para su correcta identificación, estudio y posterior conservación y tratamiento.

Reconoce como etapa fundamental y principal, a la Revolución Industrial, desde la cual se generaron cambios que deben reconocerse a través de la conservación. Incluye también los edificios y estructuras construidos para actividades industriales hasta la actualidad, incluyendo las raíces preindustriales y protoindustriales

La importancia del Patrimonio Industrial es universal y no particular, es una evidencia histórica, además tiene un valor social que proporciona identidad y en segunda instancia, no por ello menos importante, un valor estético en su arquitectura, diseño y planificación. Los valores de este Patrimonio se encuentran en el mismo sitio, en documentos, en los registros intangibles almacenados en la memoria de las personas. A medida que este concepto evoluciona surge también una conciencia en torno a él, por lo que surge el concepto de Arqueología Industrial, que tiene como objetivo estudiar nuestro pasado industrial más reciente. A partir de ello surgen nuevas iniciativas a favor de la protección del Patrimonio Industrial, surgen asociaciones, museos,

congresos y reuniones para discutir sobre el tema.

En 1999 el Concejo de Europa pone en práctica un proyecto de reconocimiento y valorización del Patrimonio Industrial, que se desarrolla en el marco de la campaña Europa un Patrimonio Común, el cual busca permitir la participación del mayor número de países. Sus objetivos principales son:

- Valorar los lugares ligados a la cultura industrial entendidos como patrimonio europeo común de carácter más reciente (mediados del siglo XVIII a mediados del siglo XX).

- Contribuir a la investigación de Patrimonio Cultural y Natural.

- Evaluar la memoria histórica de la sociedad industrial y crear una red de cooperación en su estudio y protección, que integre a profesionales, propietarios, municipios, museos y asociaciones culturales.

2.3 EL PATRIMONIO INDUSTRIAL EN CHILE

Chile reconoce responsabilidades en cuanto al Patrimonio Cultural diferenciando dos áreas, la que corresponde a bibliotecas, archivos y museos y aquella que se define como Patrimonio Monumental, sea mueble o inmueble.

En cuanto a los monumentos la legislación se remonta a 1925, como consecuencia de la quinta Conferencia Panamericana realizada en Santiago en 1923 que propuso medidas para la protección del Patrimonio Cultural para los países del continente. Por Decreto Ley No 651 se creó el Concejo de Monumentos Nacionales en Chile, estableciendo distintas categorías y atribuciones para su protección.

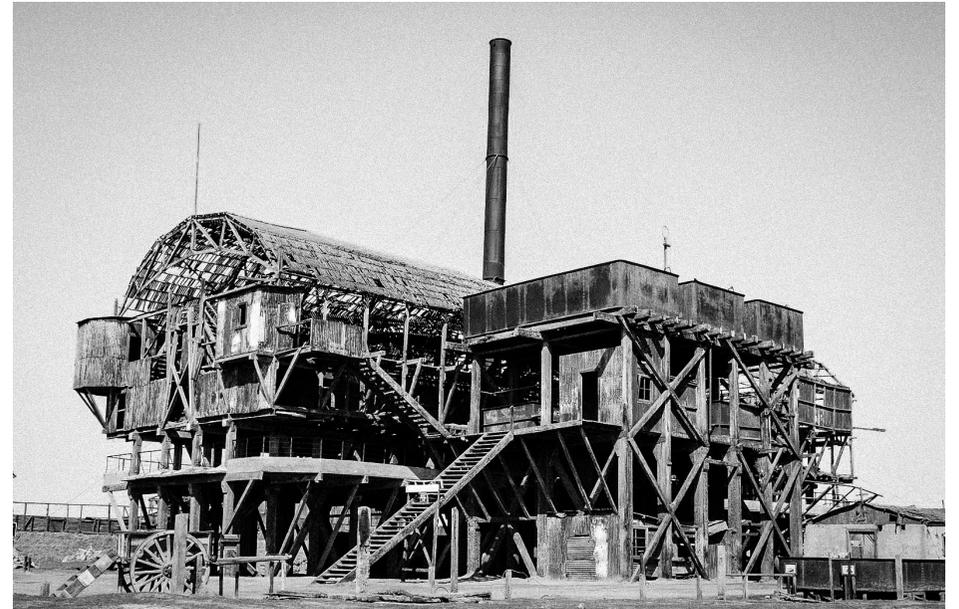
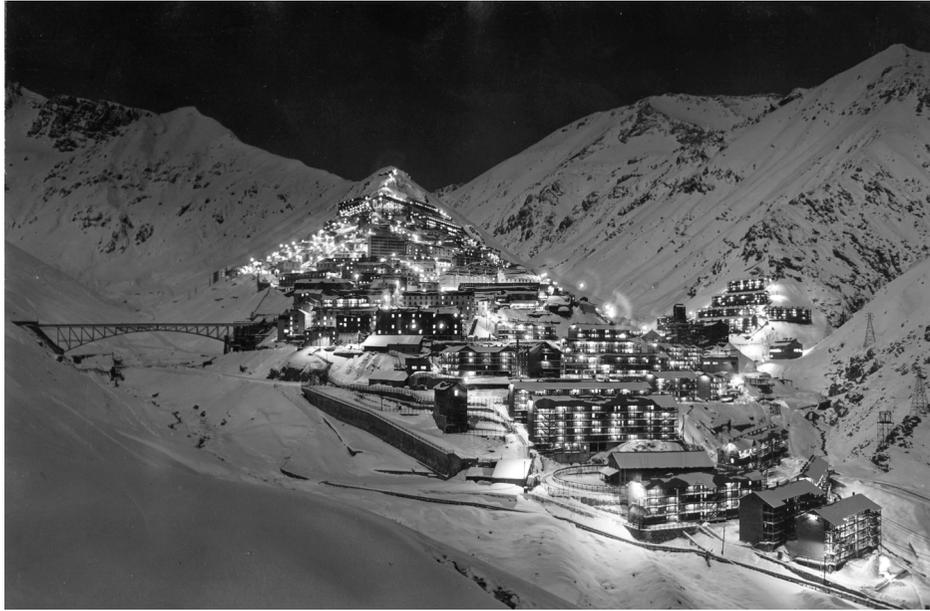
Esta legislación fue modificada definitivamente por Ley No 17.288 promulgada en 1970. En ella se establecen seis categorías de Monumentos Nacionales: Monumentos Históricos; Zonas Típicas y Pintorescas; Santuarios de la Naturaleza; Monumentos Públicos; Monumentos Arqueológicos y Monumentos Paleontológicos. Regula también las declaraciones como Monumentos Nacionales y establece normas para su protección.

La ley 17.288 no menciona los conceptos de Patrimonio Industrial ni de Arqueología Industrial. En cuanto a los Monumentos Arqueológicos, los define como “los lugares, ruinas, yacimientos y piezas antroarqueológicas que existen sobre o bajo la superficie del territorio nacional”, lo que resulta válido para la arqueología, no para el Patrimonio Industrial.

Mientras no se modifique esta legislación y no exista un campo que defina la identificación y protección del Patrimonio Industrial, se le considera como Monumento Histórico o se incluye en una Zona

Típica. De esta forma importantes instalaciones industriales como las oficinas de Humberstone y Santa Laura y el Campamento minero de Sewell han sido declarados por UNESCO como Patrimonio de la Humanidad. Sin embargo este procedimiento resulta contradictorio, pues con la legislación que existe es imposible adquirir un apoyo económico por parte del estado. La condición que poseen estos inmuebles de Monumento Nacional significan una serie de limitaciones a los derechos de un propietario de un inmueble. Es por ello que las consecuencias se traducen en procesos acelerados de demolición, para poseer terrenos posibles de generar una inversión, dada su ubicación.

Si bien algunas unidades relevante dentro del desarrollo Industrial en nuestro país se encuentran protegidas por su condición de Monumento Nacional, generan preocupación otros conjuntos valiosos que corren cada vez mayor peligro.



7 y 8 Campamento minero Sewel
9 y 10 Campamento minero Sewel

EX COMPAÑÍA DE MOLINOS Y FIDEOS CAROZZI CMFC

ESTUDIOS Y ANÁLISIS



3.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

3.1.1 Antecedentes históricos del Gran Valparaíso

Valparaíso tuvo un gran desarrollo demográfico desde el año 1544 hasta 1802, el cual fue bastante lento debido a la calidad estacional de puerto y a la falta de servicios que pudieran facilitar el desarrollo de una comunidad permanente. Es durante el siglo XIX y XX que suceden acontecimientos que permiten que Valparaíso tenga un rápido desarrollo urbano. Como hecho importante destaca la apertura a la comercialización mundial, lo que permite que Valparaíso pase a ser una de las ciudades más importantes durante el siglo XIX, transformándose en la segunda ciudad mas grande en términos demográficos, en el principal centro económico del país y en el primer puerto más importante en el Pacífico Sur.

Este crecimiento provoca que a fines del siglo XIX se expandan los límites urbanos, produciéndose un crecimiento hacia los cerros. Así mismo durante el año 1874 se crea Viña del Mar, sector que comienza a ser poblado a partir de 1875 por habitantes que se trasladan desde Valparaíso. Posteriormente esta zona desarrolla una consolidación industrial evidente, sustentada en la instalación de 82 Fábricas que daban trabajo a 15.599 obreros¹¹.

Dentro de este contexto un acontecimiento de gran importancia es la nueva conexión entre Valparaíso y Santiago a través del Ferrocarril, el cual se construyó a partir de tres etapas que posteriormente permitieron el desarrollo de las zonas interiores. Este trazado significó la conquista de un territorio no explorado y por lo tanto el surgimiento de un nuevo sistema de vida.

Durante este período y antes del terremoto y posterior tsunami

de 1906, en Valparaíso se produjo un fuerte desarrollo industrial que se vio potenciado por la construcción del Ferrocarril. Este acontecimiento de carácter natural provocó que las industrias que se habían instalado en Valparaíso se siguieran trasladando a Viña del Mar y hacia el interior en torno al trazado de la vía férrea. Fue a través de este proceso migratorio que se comenzó a desarrollar un crecimiento acelerado en las comunas que hoy se conocen como Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana y Limache, en donde se instalaron importantes Industrias como Lever & Murphy en Viña del Mar, la Fábrica de Molinos y Fideos Carozzi de Quilpué y la Industria de Cervecerías Unidas CCU de Limache, entre otras.

Es así como en casi todas las localidades mencionadas anteriormente se desarrollo un acelerado proceso de urbanización dentro de los cuales uno de los más importantes fue el de la comuna de Quilpué, esto debido a la instalación de una de las Fábricas más importantes de la época hasta el día de hoy, la Compañía de Molinos y Fideos Carozzi CMFC.

¹¹ Revista Archivium año V N°6. Eugenia Garrido. A. Los orígenes de Viña del Mar y su proceso de Industrialización, un caso específico: Lever & Murphy Cía.

3.1.2 Antecedentes históricos de la Comuna de Quilpué¹²

Quilpué comenzó su formación mucho antes de la llegada del Ferrocarril y la Industria, sus tierras en algún momento fueron parte de la expansión Inca, que posteriormente paso a manos de los españoles, específicamente del señor Rodrigo de Araya, a causa del desarrollo de la explotación en los lavaderos de oro del Marga - Marga. Fue de esta manera que desde el siglo XVI hasta el siglo XVIII la ocupación de estas tierras fue lenta, ya que la actividad principal era la extracción.

Desde el siglo XVIII con la llegada de la familia Valencia se comenzó a desarrollar la actividad agrícola y con ello el comercio, de esta manera estas dos familias dieron paso a la Organización del Valle de Quilpué, produciéndose así la posterior urbanización de estas tierras, que luego durante el siglo XIX y XX fueron pobladas por otras familias, las cuales obtuvieron la creación del municipio en 1893 y el título de ciudad en 1898.

A fines de 1856 se produce la inauguración de la línea férrea en la comuna, posteriormente en 1893 fue autorizada la primera población de Quilpué, Población Buenos Aires, ubicada en torno al camino Real Valparaíso - Limache y la nueva línea Férrea. De esta forma fueron expandiéndose y consolidándose asentamientos hacia los sectores aledaños, ya sea en torno a la línea del tren o en torno a las otras vías de acceso como lo eran el Camino Real y el Camino Marga - Marga, también denominado Camino del Inca.

Quilpué crecía y se organizaba, el comercio se consolidaba y aparecían las primeras industrias a fines del siglo XIX. El nuevo medio de transporte y el terremoto de Valparaíso trajo consigo la nueva actividad industrial a la zona, la cual comenzó a emplazarse

estratégicamente a lo largo de la línea férrea.

Fueron variadas las Industrias que destacaron y que dieron trabajo a los habitantes, pero sin duda una de las más influyentes a nivel nacional y local fue la Compañía de Molinos y Fideos Carozzi CMFC que se inauguró en la comuna en el año 1907.

“Difícil resulta encontrar a un Quilpuelino de cepa, que de una u otra forma no haya estado vinculado a esta industria que, por casi un siglo, estuviera íntimamente ligada a la historia de la ciudad del sol”

Reflejo de lo señalado es la creación de conjuntos habitacionales, como la población Augusto Carozzi, la población Enrique Wiegand y la población El Esfuerzo, todas pertenecientes a obreros de esta Industria. Junto a ellas surgieron también otras que fueron producto del crecimiento poblacional a causa de las demandas laborales que generaban las Industrias que se emplazaron a lo largo de la Vía.

Existen cinco etapas de crecimiento en la comuna

Etapas 1 1850 - 1860

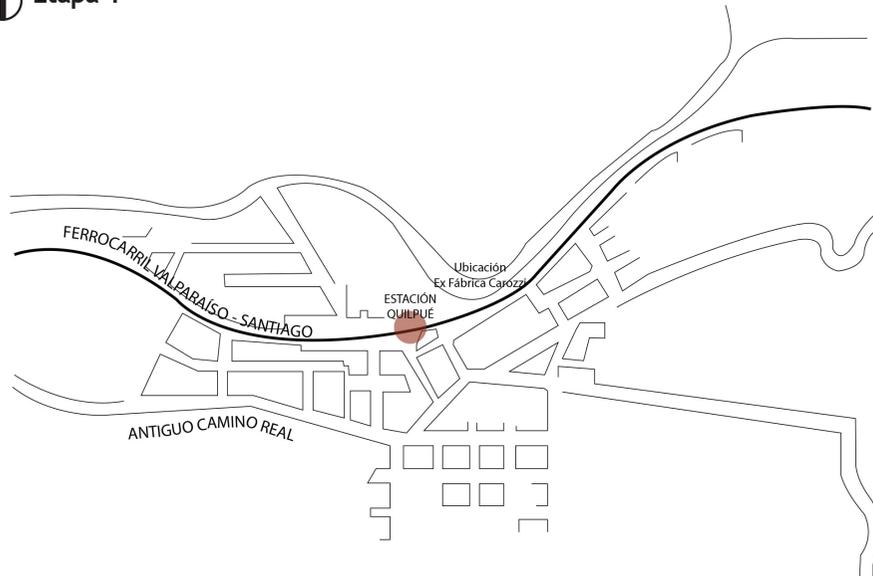
Etapas en la cual se establecen las principales vías de conexión, dentro de las que destacan el Camino Real Valparaíso - Limache y la creación de la línea Férrea. Durante esta etapa también se produce el asentamiento de las primeras industrias.

Etapas 2 1860 - 1900

Etapas caracterizadas por la construcción de la primera población en Quilpué, Población Buenos Aires. Luego de este acontecimiento se fueron asentando otras poblaciones que se ubicaron en los entornos aledaños a los caminos principales, produciéndose un funcionamiento lineal.

¹²Soledad Labra Leyton (2013). Seminario de investigación Reconocimiento y Valorización del Patrimonio Industrial en torno al Ferrocarril Valparaíso - Santiago, tramo Viña del Mar - Limache

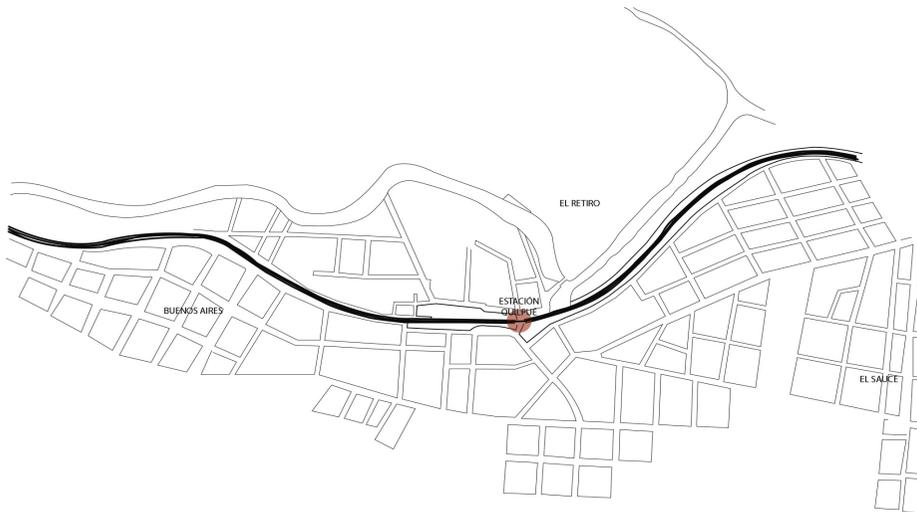
❶ Etapa 1



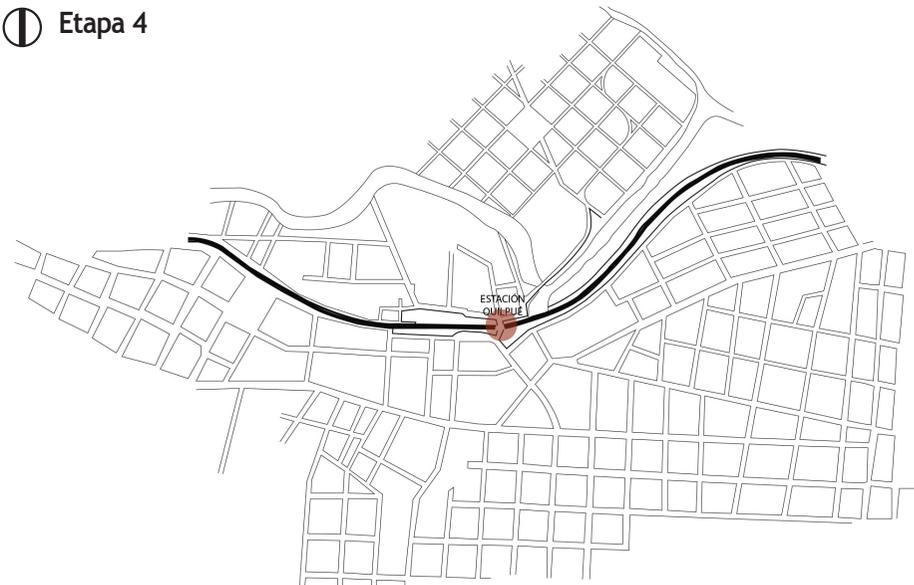
❷ Etapa 2

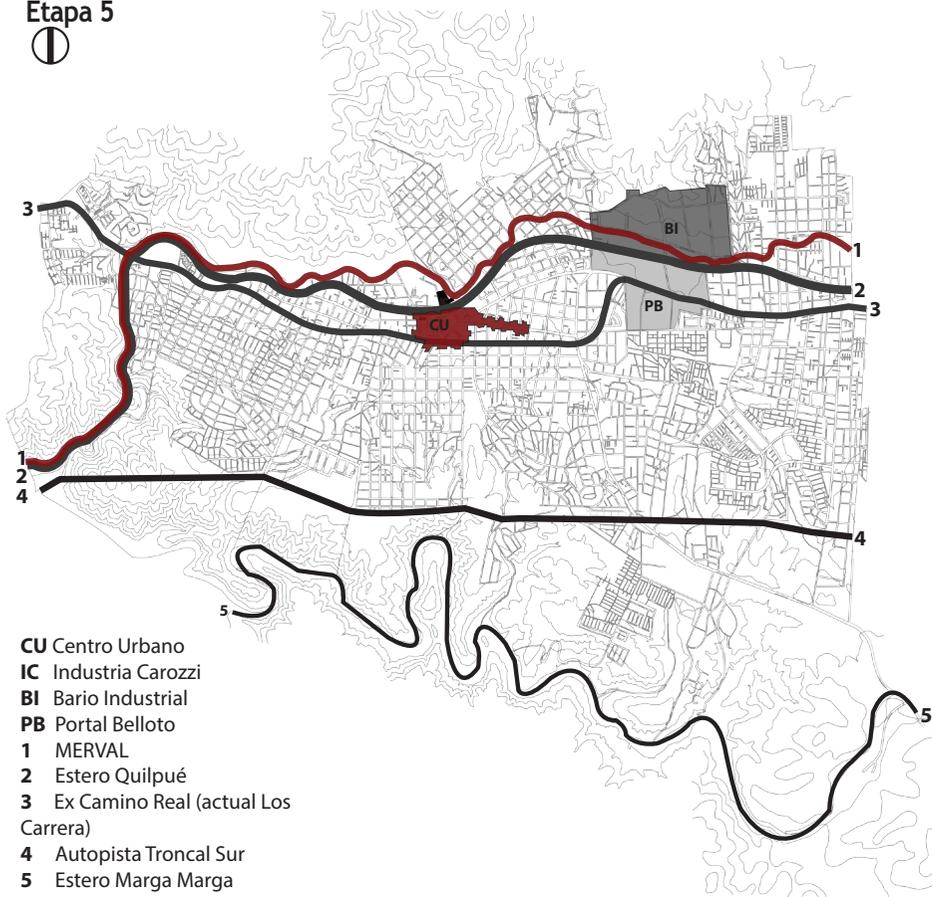


❸ Etapa 3



❹ Etapa 4



Etapa 5

Etapa 3 1900 - 1940

Caracterizada por la consolidación del comercio e industrias y por la expansión de las nuevas poblaciones, lo que ayudó a extender el radio comunal. El funcionamiento de la comuna sigue siendo lineal, pero se comienza a evidenciar su futura expansión hacia el sur. Durante este período se produce el asentamiento de la Fábrica de Molinos y Fideos Carozzi.

Etapa 4 1940 - 1970

Se produce un fuerte crecimiento hacia la periferia, mayoritariamente hacia el sur y se comienza a gestar el barrio industrial El Belloto con la construcción de sus primeras industrias. Es importante destacar que durante este período continúa la expansión al sur.

Etapa 5 1970 - Actualidad

Caracterizada por la creación y consolidación del Barrio Industrial El Belloto en 1971 que se ve potenciado con el abandono de las Industrias ubicadas a lo largo de la vía férrea.

¹⁴ Etapa 5. Elaboración propia.

3.1.3 Antecedentes históricos de la CFMC

La Compañía de Molinos y Fideos Carozzi CMFC se instaló en el año 1898 en Valparaíso, posteriormente esta Fábrica se traslada a la localidad de Quilpué en 1907, esto a causa del terremoto y posterior tsunami ocurrido en el año 1906 en Valparaíso.

Era en esta nueva ubicación que el clima cobraba importancia, ya que el secado de los fideos era más eficiente, lo que no ocurría en la planta de Valparaíso. Además la nueva compañía presentaba una mejor comunicación con el Valle del Aconcagua que era la mejor zona productiva de la principal materia prima que se necesitaba, el trigo Candeal.

Esta industria se ubicaba específicamente entre las calles General Velázquez, Enrique Costa, General Bustamante y Las Heras, ocupando una superficie de 27.152 m² y 20.631 m² cubiertos¹⁵.

Fueron importantes también los beneficios sociales que estableció la Fábrica y en los cuales fue pionera, como el pago de horas extraordinarias y domingos trabajados. Junto con ello en 1948 se inaugura la Población Carozzi para empleados y obreros de la compañía, ubicada al oriente de la comuna de Quilpué.

En el año 1942 Don Augusto Carozzi, fundador de la compañía, fallece en Europa y la empresa queda a cargo de Enrique Costa, hijo de uno de los socios fundadores. Este nuevo director tuvo la tarea de modernizar la Compañía y junto con ello fue el precursor del nuevo proyecto de traslado a Nos, en una de las plantas más modernas de Sudamérica que fue inaugurada en el año 1965. Desde este acontecimiento resultó casi imposible mantener la compañía funcionando en Quilpué, ya que el terreno estaba siendo ocupado

en su máxima capacidad y una expansión era necesaria a causa del gran crecimiento a nivel nacional e internacional. Adicional a ello las nuevas tecnologías proporcionaban un secado artificial, por lo que el clima ya no tenía importancia y Santiago se estaba convirtiendo en el mayor mercado proveedor y consumidor en el país, por lo que las grandes empresas ya no tenían las miradas puestas en la ciudad de Valparaíso. Es así como en el año 1982 se produce el traslado definitivo de todas las operaciones de producción.

En el año 1970 se produce un incendio que destruye parte importante de la Fábrica ubicada en Quilpué, por lo que la planta de Nos tuvo que asumir toda la producción. Posteriormente en el año 1972 se reconstruye la compañía y en 1979 se moderniza el molino que produciría harinas panaderas hasta hace algunos años atrás, quedando abandonada la planta de Quilpué hasta la actualidad.

En cuanto al conjunto en sí, este fue construido a través de varias etapas¹⁶, lo que refleja un crecimiento progresivo de la Fábrica, la cual en una primera instancia se construyó como un gran bloque de albañilería de tres pisos, que fue terminado en 1907 y se situaba frente a las calles Bustamante y Enrique Costa. Posteriormente este bloque fue ampliado entre 1917 y 1920 hacia la calle General Velázquez, la cual al parecer fue realizada por lo arquitectos italianos Arnaldo Barison Desman y Renato Schiavon Pavon. Se cree que el puente que se conecta con el sector de carga y descarga se construyó durante esta misma época.

Hacia los años 50 los edificios de la calle General Velázquez fueron demolidos para construir un bloque de oficinas de composición limpia y grandes aperturas acristaladas, las que contrastan con el resto del conjunto construido en albañilería.

¹⁵ Carozzi. (1988). Carozzi 90 años, La empresa y las pastas en Chile 1898 - 1988.

¹⁶ Etapas descritas en Patrimonio Urbano. www.Patrimonio-Urbano.cl

Posteriormente en el año 1970 un enorme incendio destruyó casi la totalidad de los bloques originales de albañilería, los cuales fueron reconstruidos rápidamente por la gran demanda que en ese tiempo tenía la Compañía. Es así como se construye un nuevo edificio de hormigón armado por calle Costa y Bustamante, el cual casi no posee ventanas.

Como última parte del conjunto destaca un edificio que se encuentra por calle General Velásquez llegando a las Heras. Este edificio construido de madera y adobillo es el que más se aleja de la composición que presenta la Fábrica y se sabe que pertenece a un período anterior a la llegada de la Compañía. Dentro de sus características destaca su perímetro aportalado de madera, como una galería abierta y su distanciamiento del predio.

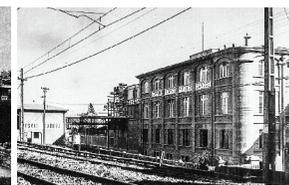
ETAPAS DE CONSTRUCCIÓN DESDE 1907 HASTA 1920



Vista años 20 - 30

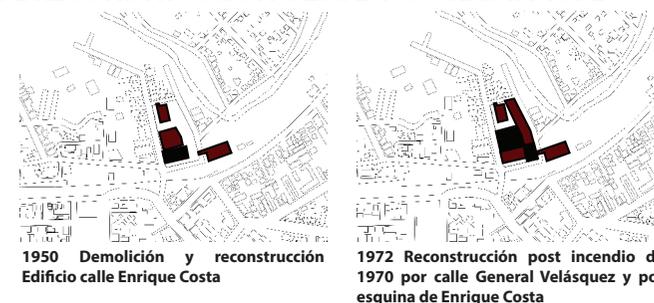


Vista años 20 - 30

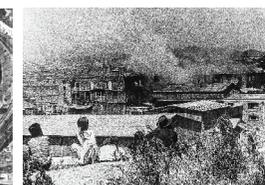


Vista años 50

ETAPAS DE RECONSTRUCCIÓN DESDE 1950 HASTA 1972



Vista años 20 - 50



Vista años 70 Incendio



Fábrica Nos recién Inaugurada

¹⁷ Esquemas etapas de construcción y reconstrucción, elaboración propia.

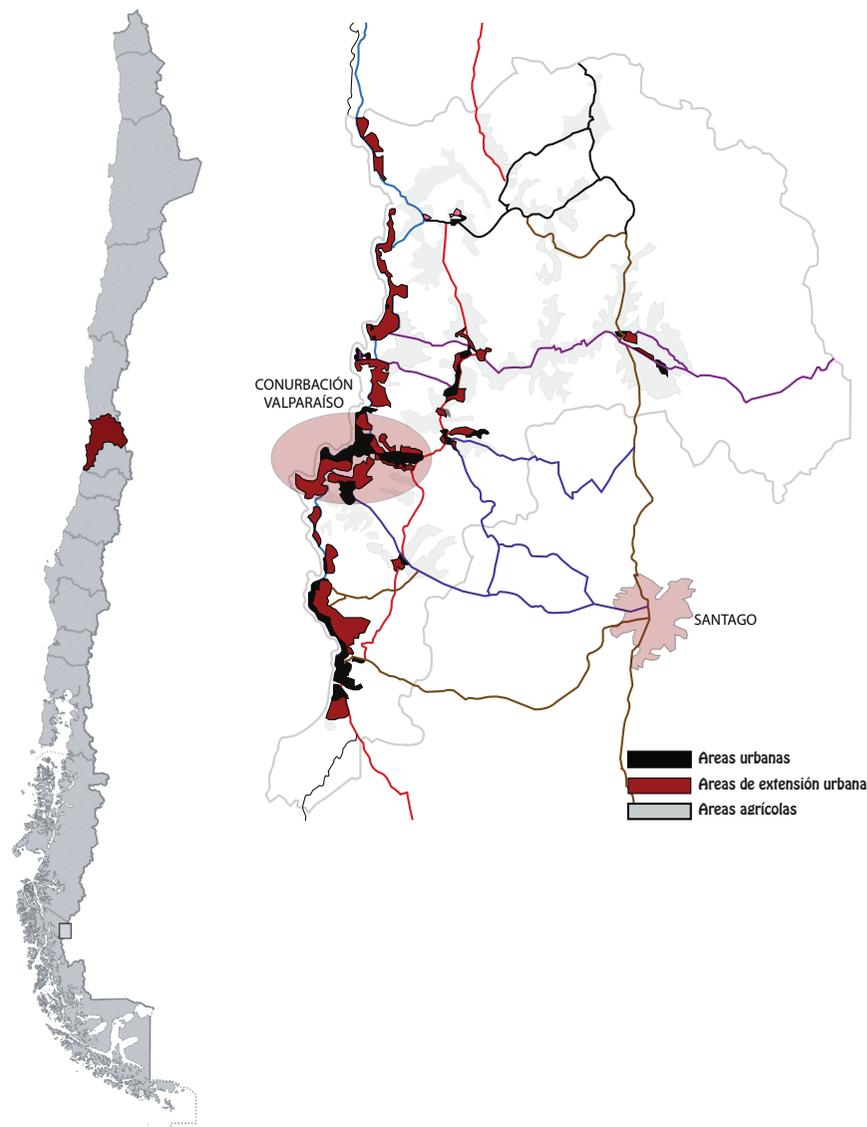
3.2 ANTECEDENTES URBANOS

3.2.1 Antecedentes urbanos del Gran Valparaíso¹⁸

La V Región de Valparaíso cuenta con una población aproximada de 1.539.852 habitantes, de la cual un 91.56% corresponde a población urbana y un 8.44% a población rural. Dentro de este contexto las comunas de Viña del Mar y Valparaíso, cada una con más de 250.000 habitantes conforman el centro urbano de la región y junto a Con Con, Quilpué y Villa Alemana conforman la conurbación que hoy conocemos como el Gran Valparaíso. Esta área se encuentra hoy con una tasa de crecimiento del 10,7% al 2012, cifra inferior a la media de Áreas Metropolitanas que es de un 12,8%.

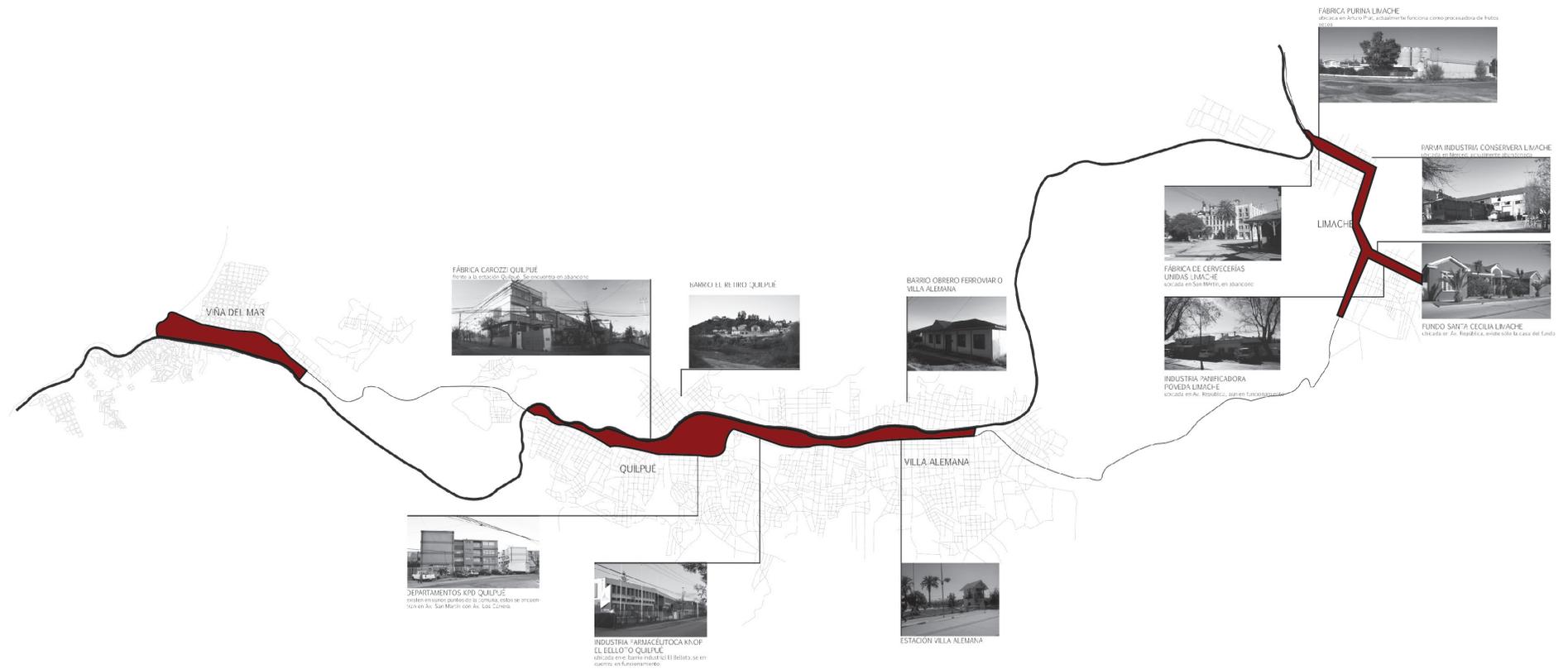
A nivel urbano en esta conurbación es posible distinguir dos zonas, una zona costera que representa el centro y una zona que se sitúa hacia el interior con un carácter más residencial, en donde se encuentran las comunas de Quilpué y Villa Alemana. Es importante destacar que toda esta zona se encuentra conectada a través de lo que fue el Ex Ferrocarril Valparaíso - Santiago y que hoy se encuentra funcionando como Merval, a través del cual aún es posible que exista una conexión continua entre los centros urbanos de cada comuna.

En la actualidad la comuna de Valparaíso presenta un decrecimiento poblacional y la comuna de Viña del Mar una baja importante, por lo que las comunas del interior, Quilpué y Villa Alemana, son las que hoy presentan un fuerte crecimiento a nivel Metropolitano.



¹⁸ Estado de la Planificación Urbana en Chile. Capítulo 5 Valparaíso

¹⁹ Esquema ubicación, elaboración propia



²⁰ Plano Valores presentes Ex Ferrocarril Valparaíso - Santiago, tramo Viña del Mar - Limache, elaboración propia.

3.2.2 Antecedentes urbanos de la Comuna de Quilpué²¹

Región: V Región de Valparaíso

Provincia: Capital Provincial Marga- Marga

Ubicación: 33° Latitud Sur, 71 ° Longitud Oeste

Superficie: 537 km²

Población: 128.578 hab. 2002. Proyección 2020 185.176 hab.

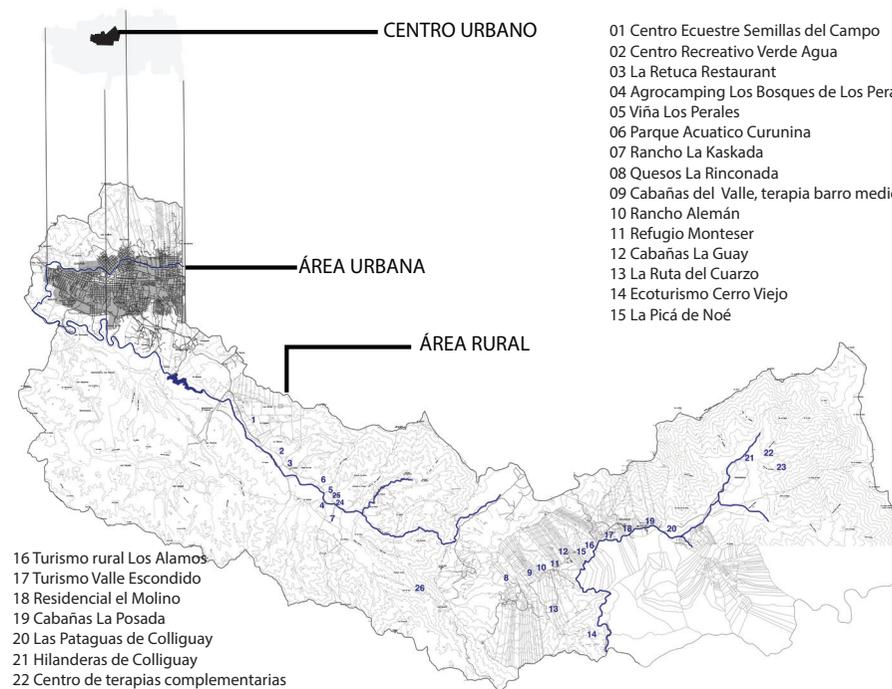
La superficie de la comuna en su mayoría corresponde a terrenos rurales, por lo menos 500 Km² y esta ubicada entre las planicies litorales de la provincia de Valparaíso por un lado y las montañas de la cordillera de la costa por el otro, por lo tanto presenta una variedad en cuanto a paisaje natural geográfico, lo que le otorga además una diferencia de niveles en sus extremos, donde el poniente (cercano al mar) presenta una altitud menor a 100 msnm y hacia el lado oriente llega a superar los 2000 msnm, donde en el primer punto se encuentra la zona urbanizada y en el otro las áreas que permanecen silvestres.

La comuna esta constituida por tres cuencas principales, la de Quilpué hacia el poniente, la del Marga Marga (ocupando la mayor área de la comuna) y la de Puangue en el extremo oriente, son los esteros de estas cuencas los que se alimentan de las lluvias de la época, por esteros menores y por corrientes que bajan por las quebradas. El estero de Quilpué y el de Marga Marga cruzan la comuna de este a oeste y hacia el poniente se unen, formando el estero que llega a la costa de Viña del Mar. Esta abundancia de agua permite que la flora crezca y se desarrolle de manera estable dentro de la comuna.

Como se mencionó anteriormente las superficies rurales ocupan la mayor parte de los terrenos comunales, permitiendo la actividad agrícola y el desarrollo de una ruta turística de gran importancia y

ATRATIVOS RURALES

- 01 Centro Ecuestre Semillas del Campo
- 02 Centro Recreativo Verde Agua
- 03 La Retuca Restaurant
- 04 Agrocamping Los Bosques de Los Perales
- 05 Viña Los Perales
- 06 Parque Acuatico Curunina
- 07 Rancho La Kaskada
- 08 Quesos La Rinconada
- 09 Cabañas del Valle, terapia barro medicinal
- 10 Rancho Alemán
- 11 Refugio Monteser
- 12 Cabañas La Guay
- 13 La Ruta del Cuarzo
- 14 Ecoturismo Cerro Viejo
- 15 La Picá de Noé



- 16 Turismo rural Los Alamos
- 17 Turismo Valle Escondido
- 18 Residencial el Molino
- 19 Cabañas La Posada
- 20 Las Pataguas de Colliguay
- 21 Hilanderas de Colliguay
- 22 Centro de terapias complementarias
- 23 Aromas de Colliguay
- 24 Museo Los Perales
- 25 Iglesia Los Perales
- 26 Virgen del Paso de Agua

1 Centro Ecuestre



5 Viña Los Perales



13 Ruta del Cuarzo



14 Cerro Viejo



17 Valle Escondido



24 Museo Los Perales

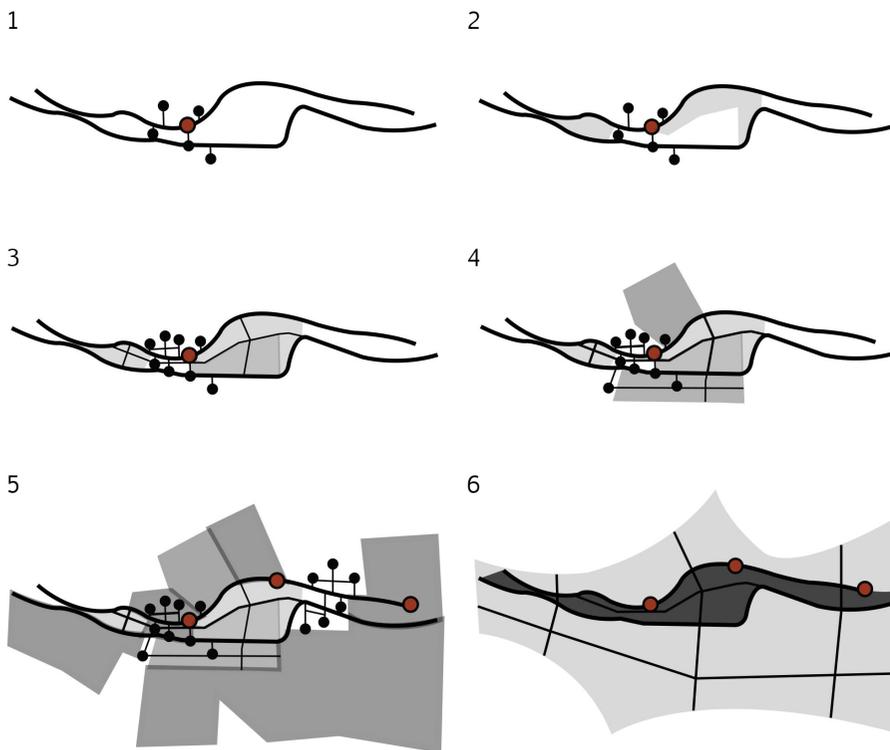


25 Iglesia Los Perales



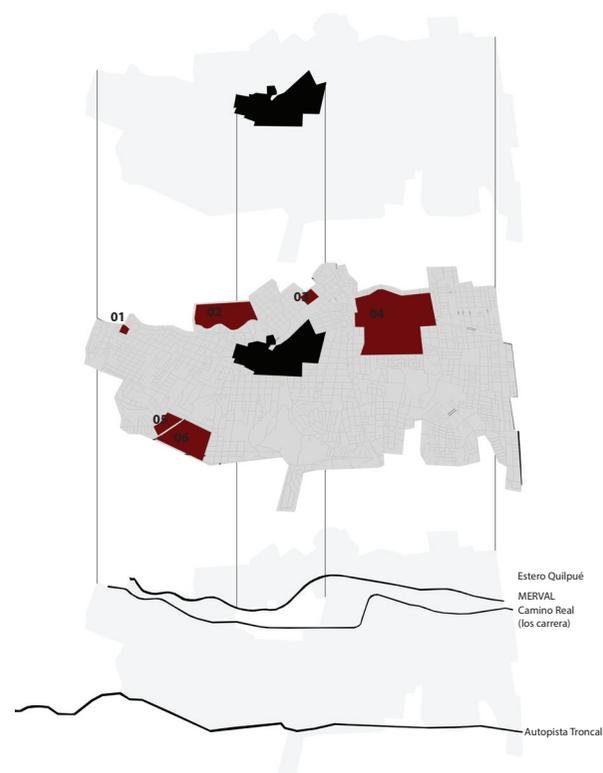
²¹ Centro Cultural Quilpué(2011). Pasas por Quilpué, recorriendo su historia.

²² Esquema entorno rural, elaboración propia.



variedad, en donde podemos encontrar centros ecuestres, camping, viñas, ranchos, la ruta del cuarzo, turismo en cerro viejo, turismo del Valle escondido, la Iglesia Patrimonial Los Perales, el Museo Los Perales, entre otros.

En cuanto al área urbana se pueden indentificar un centro histórico urbano y una variedad de servicios a lo largo de toda la comuna.



AREA URBANA

- 01 Escuela Ingeniería Mecánica PUCV
- 02 Zoológico Quilpué
- 03 Balneario El Retiro
- 04 Barrio Industrial El Belloto
- 05 Estadio Villa Olimpica
- 06 Autodromo Villa Olimpica

02 Zoológico Quilpué



03 Balneario El Retiro



04 Barrio Industrial El Belloto



06 Autodromo Villa Olimpica



05 Estadio Villa Olimpica



²³ Esquema síntesis urbana Quilpué, elaboración propia.

²⁴ Esquema entorno urbano, elaboración propia.

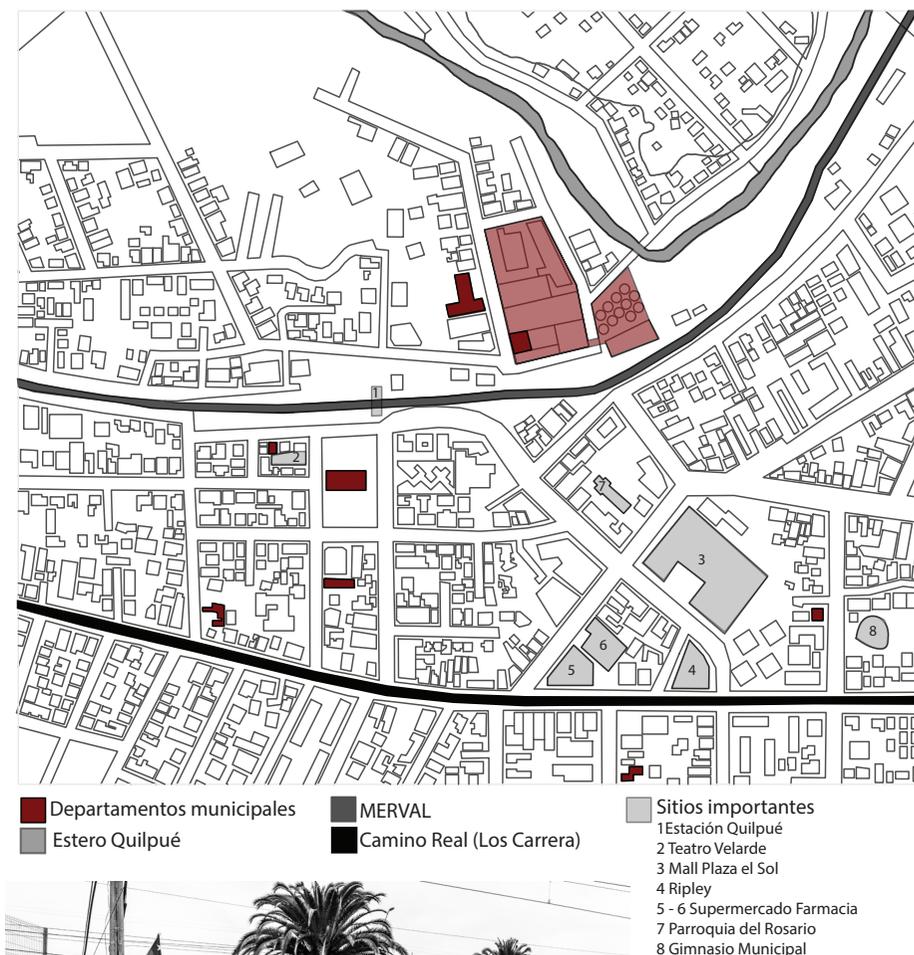
3.2.3 Entorno urbano de la CMFC

La Ex Compañía de Molinos y Fideos Carozzi CMFC se encuentra emplazada en el casco histórico urbano de la comuna de Quilpué, en donde podemos distinguir la Plaza Fundacional, en donde hoy se encuentra el principal edificio de la Municipalidad, el Teatro Velarde, que fue comprado por la Municipalidad para resguardar su Patrimonio, la concentración del comercio y los principales servicios.

Junto con este casco histórico se puede evidenciar un crecimiento comercial que se traduce en la construcción de un Mall y una variedad de tiendas y supermercados en un sector que se puede seguir distinguiendo como casco histórico, frente a la Iglesia de la Comuna. Este crecimiento masivo impacta por la magnitud de las construcciones, las cuales no se relacionan con el casco histórico de la comuna.

Por otra parte esta zona se encuentra dividida en dos partes por lo que en la actualidad es el sistema de transporte MERVAL, una ubicada hacia el sur de esta línea en donde se encuentra la mayor parte de los sectores residenciales, el comercio, servicios y un mayor movimiento y una zona que se ubica hacia el norte de la línea en donde se emplaza la CFMC junto con la Población El Retiro, en donde se evidencia una fuerte diferencia de flujos y movimiento, ya que el traspaso hacia ese sector resulta difícil y peligroso al ser a través de pasos bajo nivel que además son pequeños y oscuros, como se ve en la fotografía correspondiente al traspaso hacia la CMFC.

Dentro de este entorno destaca una de las características más importantes de la comuna, el paso del estero Quilpué por la parte posterior y el costado de la CFMC, lo cual le otorga un paisaje Natural que por lo menos en el centro de la comuna es difícil de apreciar.

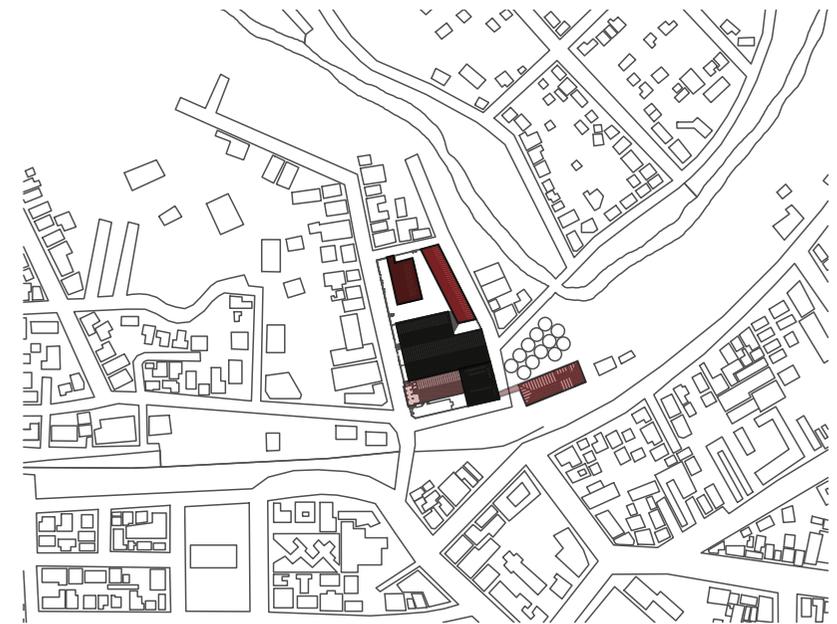


3.3 CARACTERÍSTICAS ARQUITECTÓNICAS DE LA CMFC

3.3.1 Elementos que componen el conjunto

El conjunto se ubica en una zona céntrica entre las calles General Velázquez, Enrique Costa, Las Heras y General Bustamante, sobre la cual se conecta a través de un puente hacia la calle Roosevelt, sector donde se ubicaba el almacenaje de trigo en aproximadamente 12 silos que fueron demolidos hace un par de años por la reutilización que realizó Merval, además de una conexión directa con el tren que permitía un rápido proceso de carga y descarga de las materias primas.

Actualmente dentro del conjunto existen partes que pertenecen a las diferentes etapas de construcción que tuvo esta Fábrica, por lo que podemos ver edificios que son anteriores a 1907, de 1907, 1917 - 1920, 1950 y 1972, lo que evidencia el crecimiento y la persistencia en el tiempo de la Compañía.



- | | | | |
|--|---|--|--|
| | 1 Anterior a 1907. Madera y Adobillo | | 4 1950 Reconstrucción Hormigón Armado |
| | 2 1907 Albañilería | | 5 1972 Reconstrucción post incendio |
| | 3 1917/1920 Ampliación | | |

1 Anterior 1907. Madera y Adobillo



2 1907 Albañilería



3 1917/1920 Ampliación



4 1950 Reconstrucción Hormigón Armado



5 1972 Reconstrucción post incendio



²⁶ Elementos que componen la CMFC, elaboración propia.

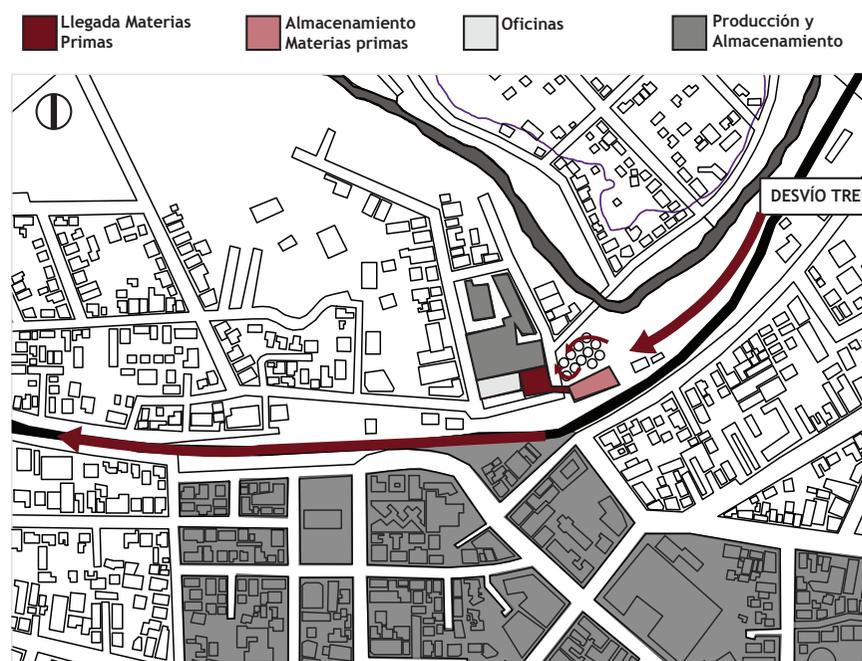
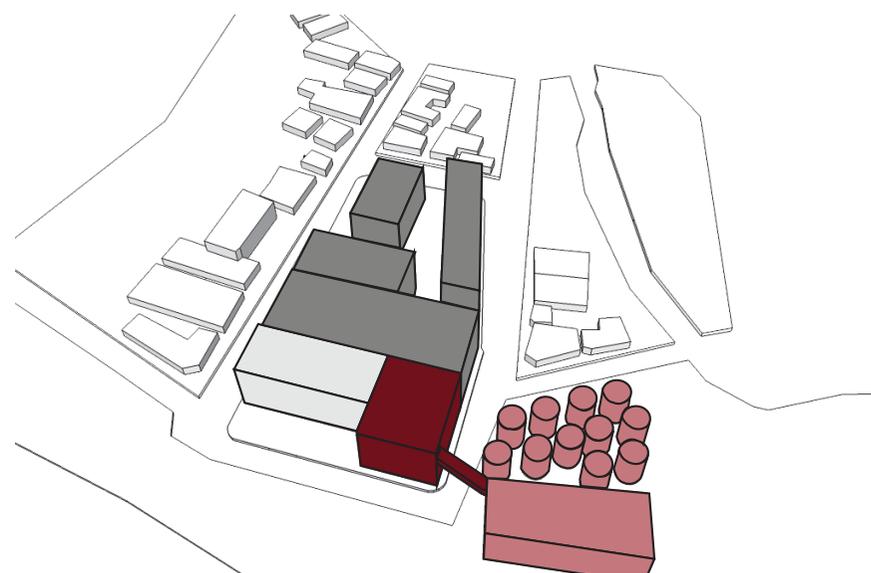
3.3.2 Funcionamiento de la CMFC

El Funcionamiento de la Ex Compañía de Fideos y Molinos Carozzi CFMC se relacionaba directamente con la antigua línea férrea Valparaíso - Santiago, esto a través de tres partes identificables dentro del conjunto.

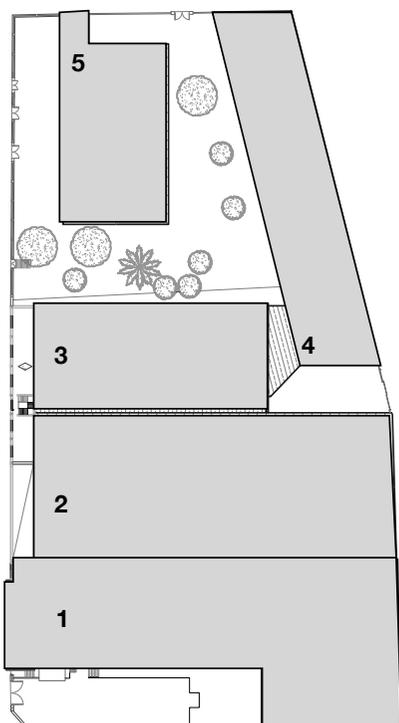
La primera de ellas era el sector de carga y descarga que se ubicaba en el volumen más cercano al sistema de transporte, en donde antiguamente existía un desvío de los trenes que pasaban a descargar las materias primas que se utilizaban para la elaboración de fideos, posterior a esta descarga el material se almacenaba en los 12 silos, que dejaron de existir con la reutilización de la línea por parte de Merval.

La segunda zona abarcaba casi la totalidad del conjunto y era el área de elaboración de productos y almacenamiento. Estos bloques se encontraban conectados con la zona de carga y descarga a través de un puente, por el cual el traslado resultaba mucho más rápido y fluido.

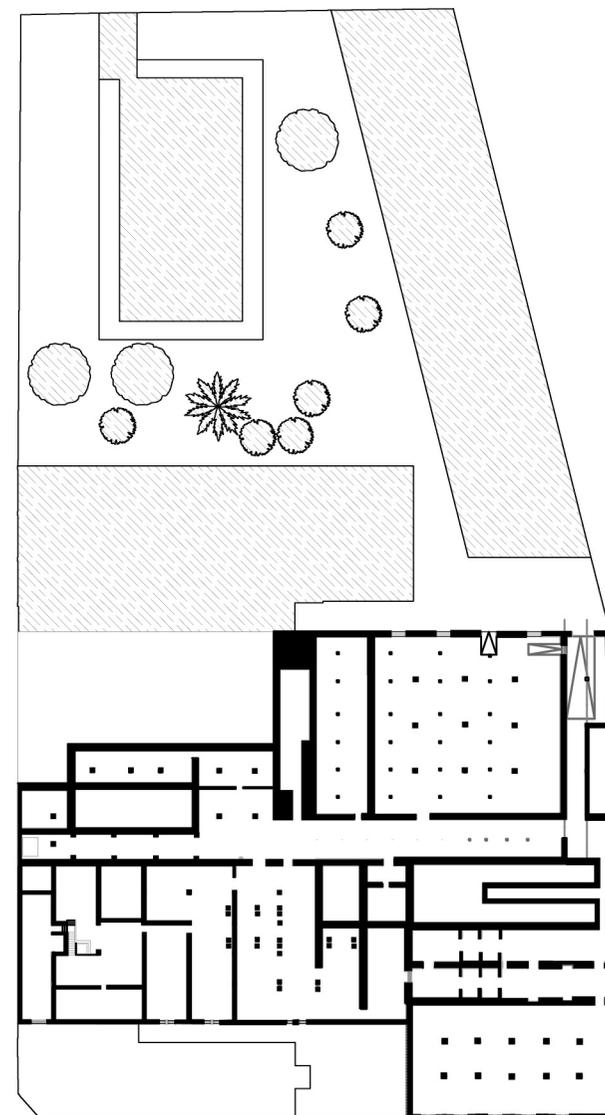
La tercera parte corresponde al frontis de la CMFC en donde se ubicaban las oficinas de trabajo, siendo una de las partes del conjunto que más contrasta con el resto, ya que gracias a sus grandes ventanas la luz del sol entra hacia los espacios interiores. Es en esta zona donde en la actualidad se encuentra uno de los departamentos de la Municipalidad.



3.3.3 Levantamiento Planimétrico

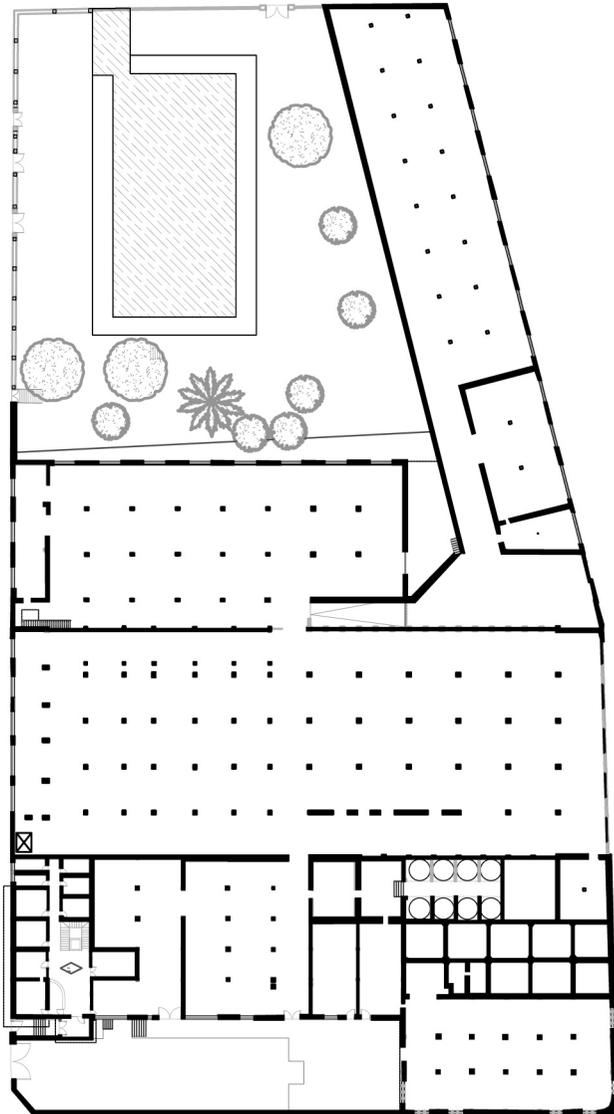


El conjunto, como se mencionó anteriormente, se compone de 5 edificios de los cuales dos, el bloque 1 y 2, cuentan con un nivel Zócalo a -2 metros. Los bloques 1, 2, 3 y 4 cuentan con primer nivel, los bloques 1 y 4 con segundo nivel y el bloque 5 con un tercer nivel. Con respecto al bloque 5 sólo cuenta con un primer nivel, el cual por las condiciones del terreno se encuentra a 6,15 metros de diferencia con respecto a los demás.

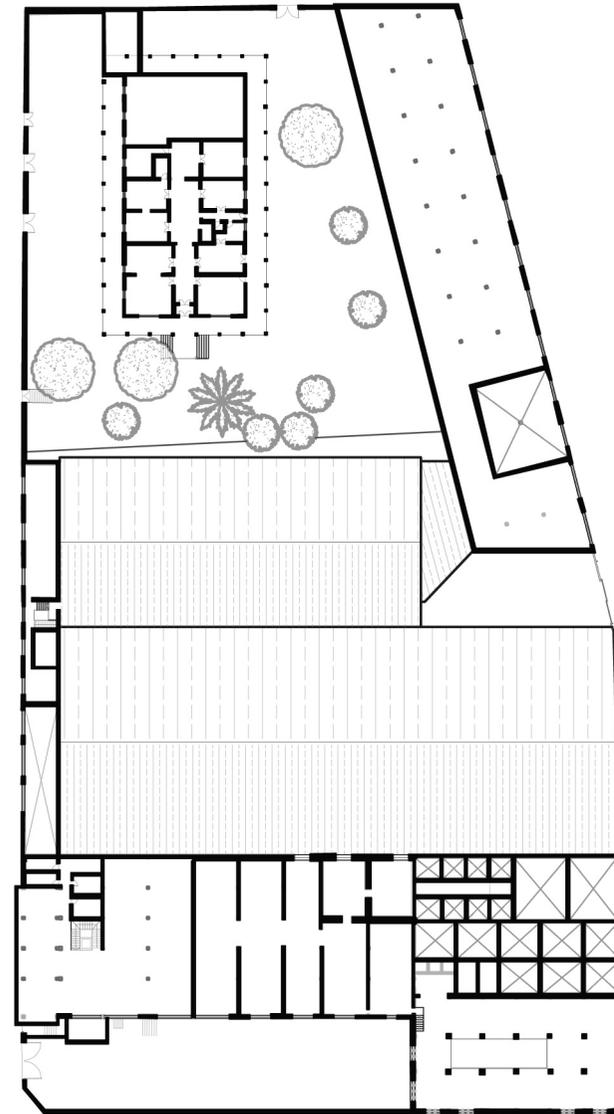


PLANTA ZÓCALO 1:1000

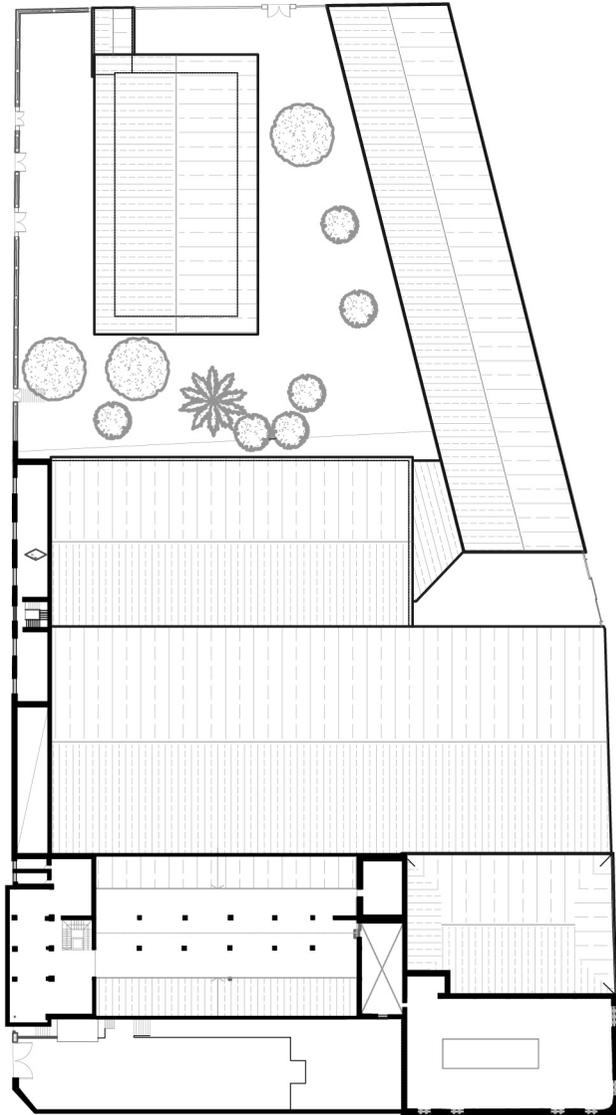
²⁷ Planimetrías otorgadas por la Ilustre Municipalidad de Quilpué, posteriormente modificadas de acuerdo a un levantamiento propio.



PLANTA PRIMER NIVEL 1:1000

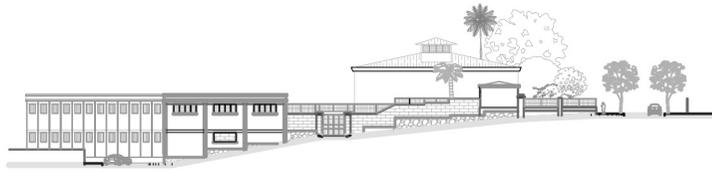


PLANTA SEGUNDO NIVEL 1:1000

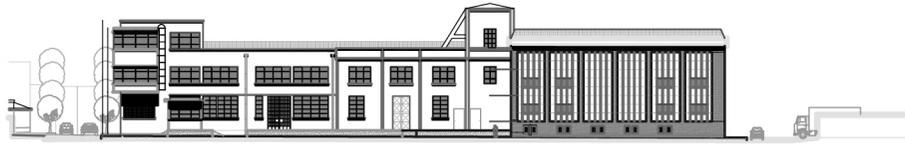


PLANTA TERCER NIVEL 1:1000

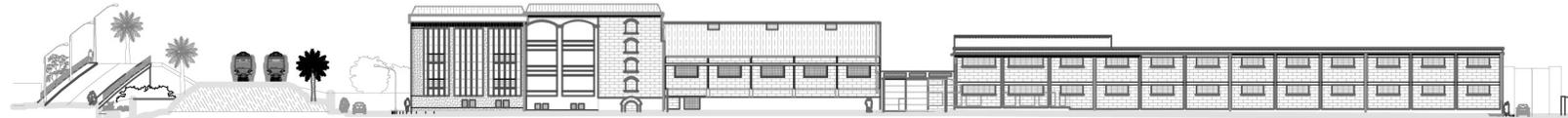
Las diferencias que presenta el terreno se pueden apreciar en las elevaciones del conjunto, en donde también es posible evidenciar las diferencias entre fachadas producto de las etapas de construcción y reconstrucción por las que atravesó la Ex Fábrica.



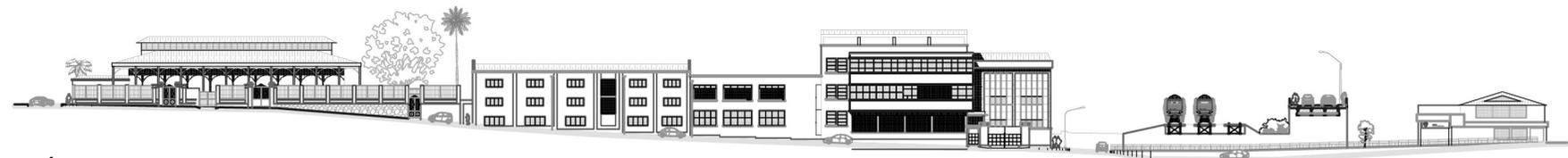
ELEVACIÓN FACHADA NORTE 1:1000



ELEVACIÓN FACHADA SUR 1:1000

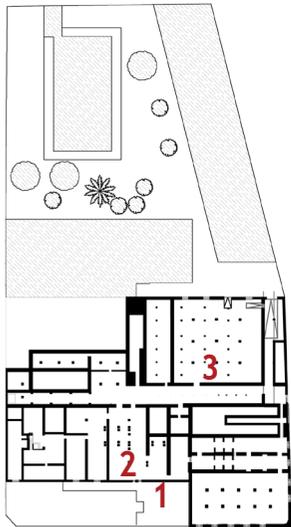


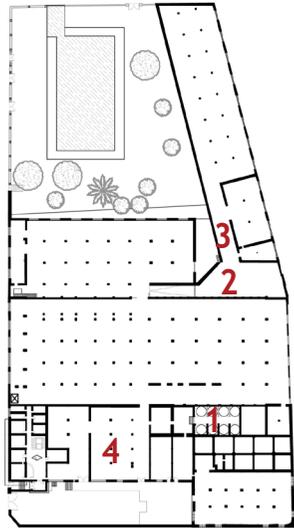
ELEVACIÓN FACHADA ORIENTE 1:1000

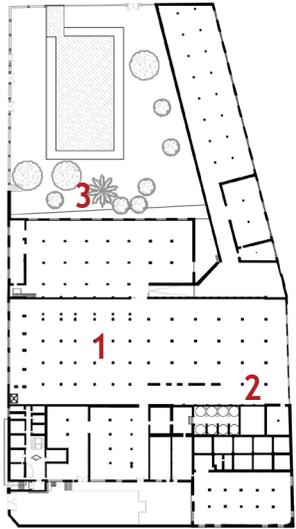


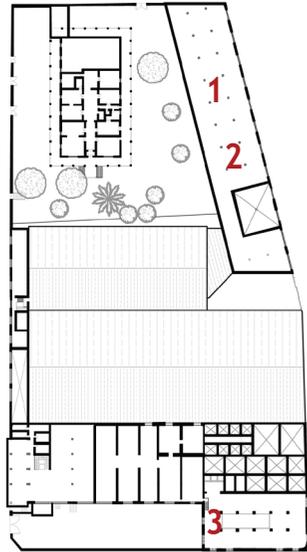
ELEVACIÓN PONIENTE ESTE 1:1000

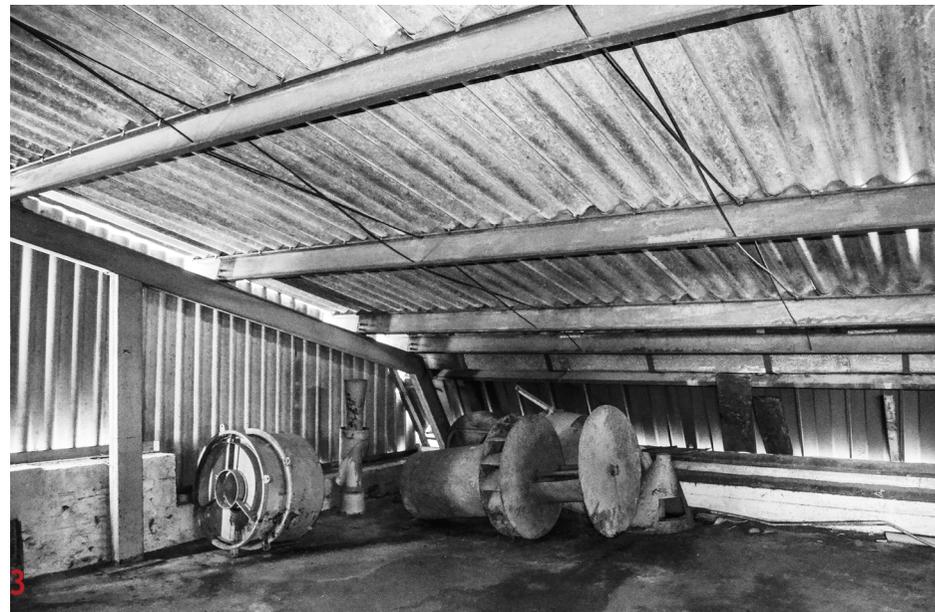
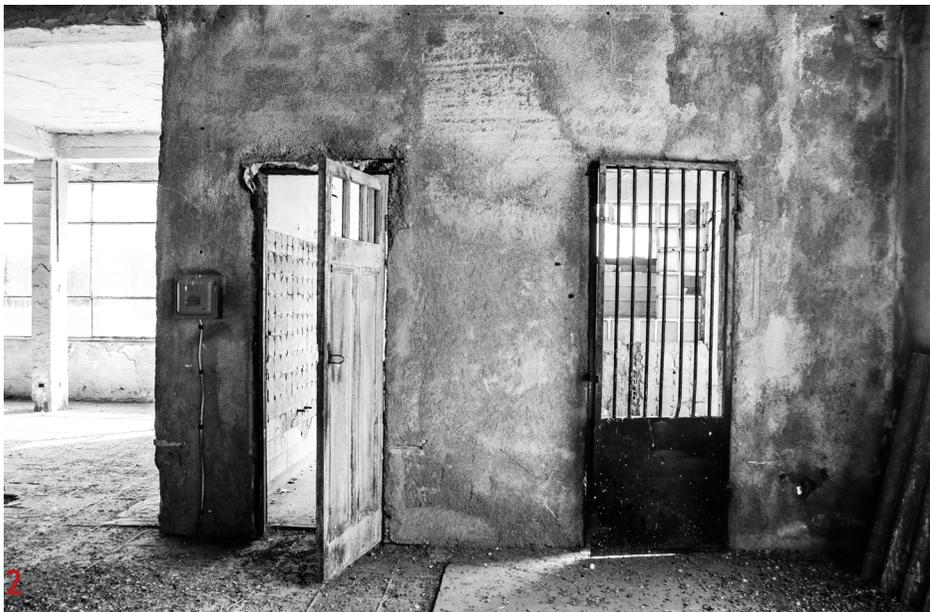
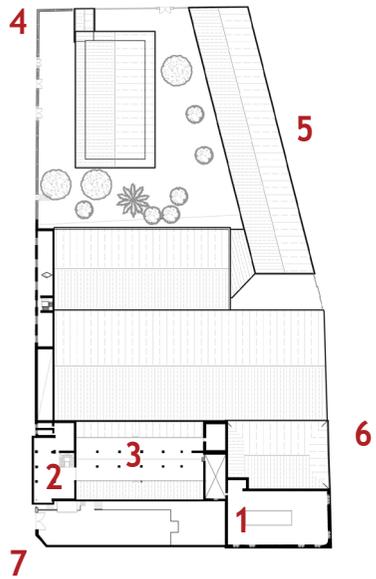
3.3.4 Levantamiento Fotográfico













3.3.5 Valores presentes en la CMFC

La CMFC posee una serie de valores que permiten tener una postura frente a las estrategias de intervención que posteriormente serán aplicadas al conjunto.

A nivel general los grandes valores que presenta la CMFC de Quilpué son de carácter histórico, cultural, social y urbano para la comuna y la Zona Metropolitana.

Los valores de la zona guardan relación primero con un trazado urbano que se hereda en la actualidad, en donde la línea MERVAL funciona como eje estructurante, segundo un valor presente en los edificios Industriales ubicados en puntos estratégicos y tercero un valor cultural asociado a la identidad de la zona.

Dentro de esta generalidad es posible identificar una serie de valores particulares de la CMFC:

El primero de estos fue mencionado anteriormente y se relaciona con el contexto urbano, ya que al ser parte de un sistema de transporte y funcionamiento a nivel Metropolitano, la ubicación que posee hoy este edificio es estratégica con respecto a la comuna.

El segundo es la persistencia en el tiempo que tuvo la compañía, la cual se ve reflejada hoy en la existencia de bloques de diferentes materialidades que son parte de su crecimiento y desarrollo.

El tercero se relaciona con el sistema constructivo de marcos rígidos de hormigón, presentes casi en la totalidad del conjunto, los que permiten una flexibilidad espacial que es propia de la Arquitectura Industrial.

El último valor identificable es la imagen urbana y la presencia de este edificio dentro de la comuna, el cual representa su historia, sociedad y cultura.

En conclusión estos valores se ven reflejados en la formación y crecimiento del conjunto, razón por la cual se le da una mayor importancia a las edificaciones más antiguas que han podido mantenerse en el tiempo, ya que a través de ellas es posible entender el gran desarrollo de la Ex Fábrica como también el de la comuna de Quilpué. A partir de este criterio los bloques más importantes son el de madera, el de albañilería y la fachada que fue ocupada para la reconstrucción post incendio. También se identifica un valor en el frente urbano del edificio que hasta la actualidad constituye la cara visible de la CFMC hacia la comuna y sus habitantes.

PROYECTO



4.1 OBJETIVOS

El proyecto Extensión del Centro Histórico Urbano y Cívico de Quilpué tiene como objetivo potenciar la identidad comunal a través de un edificio que fue determinante para el crecimiento y desarrollo de Quilpué, la CMFC y que además es parte del centro histórico de la comuna, situándose en un punto estratégico de esta.

Este nuevo espacio en la ciudad también pretende reunir a las autoridades y a los ciudadanos a través de la incorporación de equipamientos de carácter cultural que permitan que este edificio sea para la comuna.

Dentro de los objetivos específicos que el proyecto desea cumplir se encuentran los siguientes:

REHABILITAR UNO DE LOS PUNTOS INACTIVOS DE LA COMUNA A NIVEL URBANO

Primero tomando el proyecto existente de hundimiento de Merval que pretende eliminar un límite que ha existido hasta la actualidad y segundo generando una extensión del centro histórico, lo cual cumple la función de generar vínculo entre dos áreas que actualmente no se relacionan.

REUTILIZAR EL EDIFICIO QUE ALBERGABA A LA EX COMPAÑIA DE FIDEOS Y MOLINOS CAROZZI COMO IMAGEN URBANA

Como un icono de la comuna que reúne parte de la historia de esta, de su identidad y de su futuro, convirtiéndolo en el corazón de la comuna a través del programa Municipal junto con sus equipamientos y servicios, incluyendo actividades culturales que permitan una mayor participación y utilización de los espacios por parte de los habitantes.

VALORIZACIÓN PATRIMONIAL INDUSTRIAL DE LA EX FÁBRICA

Generar una intervención que evidencie y potencie los valores de la Ex Compañía como un conjunto, destacando su construcción y persistencia en el tiempo, su variedad de materialidades y su sistema constructivo flexible, característico de la arquitectura industrial.

4.2 FUNDAMENTOS

“Que la ciudad lo elija como la sede para proyectar su futuro nos enorgullece. La propuesta del Alcalde es respetar su historia. No se trata de que sea demolido por una empresa constructora²⁹”

“Con el cambio de siglo hubo una tendencia a destruir el espacio patrimonial. Nosotros buscamos revertir esto³⁰”

“Una ciudad que no reconoce su historia y su patrimonio, no tiene alma ni tiene corazón³¹”

La Municipalidad de Quilpué se ha preocupado desde hace algunos años de mantener y fortalecer su patrimonio a través de la recuperación del Teatro Velarde, La Capilla Los Perales y ahora la compra de la CMFC, todos espacios importantes para la comunidad ya que son parte de la historia de la formación de esta comuna.

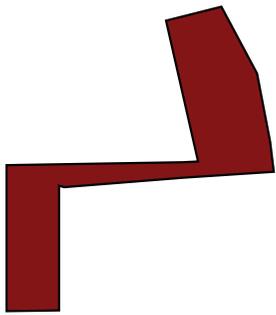
Lo anteriormente señalado en conjunto con las características urbanas, arquitectónicas, históricas y culturales de la CFMC conforman una serie de fundamentos que permiten que exista la oportunidad de realizar este proyecto en la actualidad. Junto con ello es destacable la imagen que deja ver la Municipalidad de Quilpué hacia la comunidad relacionada con el esfuerzo que esta ha realizado por devolver los espacios que se han perdido a los habitantes, espacios de carácter público que le otorgan una identidad y un uso dentro de una ciudad que sigue creciendo, pero que reconoce su historia y por lo tanto sus valores.

²⁹ Sergio Espinoza, Gerente Finanzas Carozzi. (2014). El Mercurio de Valparaíso 14/08/2014 (p. 2)

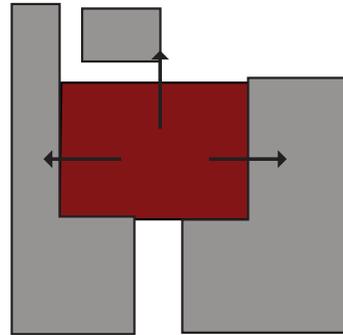
^{30 y 31} Mauricio Viñambres, Alcalde de Quilpué. (2014). El Mercurio de Valparaíso 14/08/2014 (p. 2)

4.3 CONCEPTOS

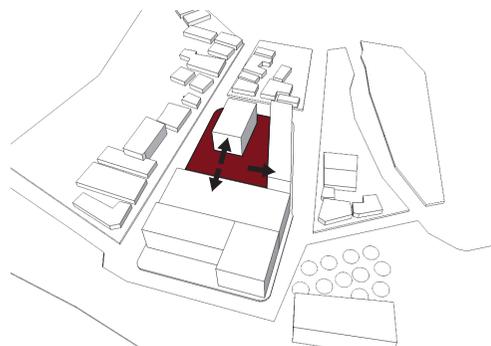
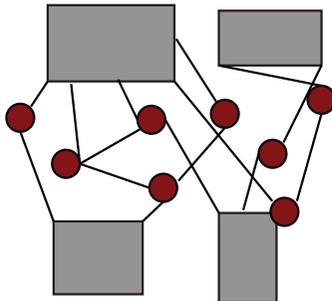
VÍNCULO



VÍNCULO



REFLEXIÓN



4.4 PROGRAMA

El Proyecto pretende entregar un espacio de encuentro y reflexión dentro de la comuna, razón por la cual el programa Municipal se complementa con el área cultural de esta misma que contempla los Talleres que se imparten hacia la comunidad, la Biblioteca Municipal y un programa adicional de Museo de sitio de la CMFC.

Es importante mencionar que el edificio que era utilizado por la CMFC para carga y descarga de materias primas no se desarrolla dentro del proyecto por dos razones que se relacionan entre ellas. Primero la cantidad de programa y la magnitud del conjunto provocan una disyuntiva entre lo que se va tomar para el desarrollo del programa principal, por lo que se toma la decisión de desarrollar el proyecto dentro de la manzana. Como segunda razón se reconoce un distanciamiento del edificio, característica otorgada por su antigua función de carga y descarga, por lo que se toma la decisión de dejarlo como parte del desarrollo del Proyecto urbano de Parque, situando en este lugar las dependencias Deportivas Municipales.

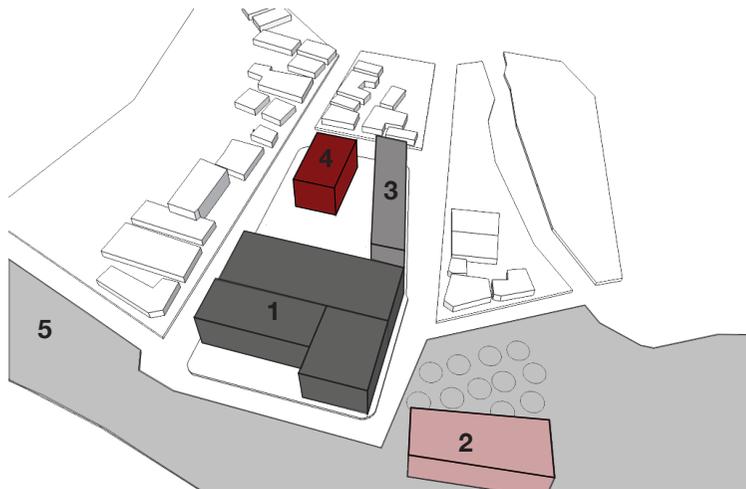
De esta forma el proyecto es acogido por los volúmenes emplazados dentro de la manzana con el programa anteriormente mencionado. Programa dirigido a usuarios con objetivos diferentes, por lo que se aprovecha la característica del conjunto de poseer varios bloques para generar una independencia entre estos, distribuyendo el programa de la siguiente manera:

MUSEO DE SITIO

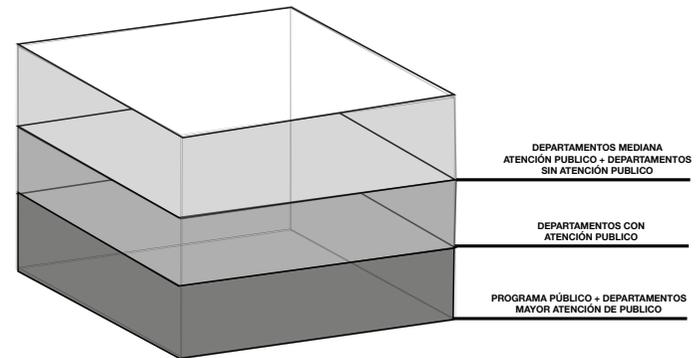
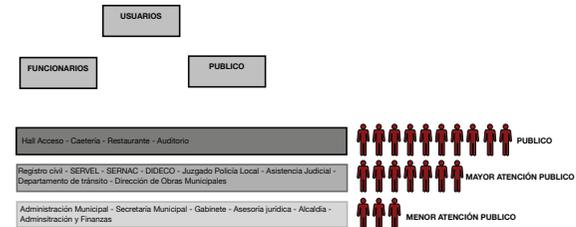
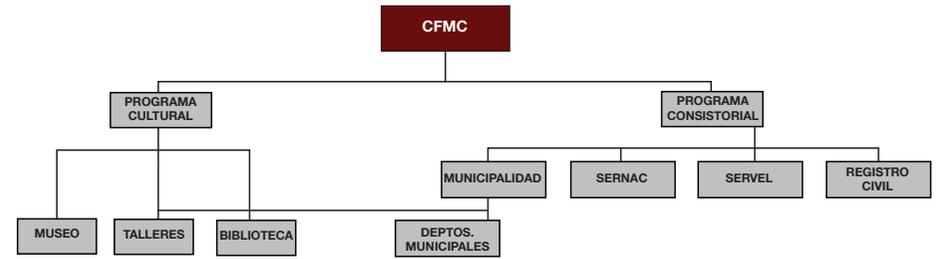
Este programa será distribuido en el bloque más antiguo y que presenta mayor valor arquitectónico dentro del conjunto, el edificio de madera y adobillo que a sido olvidado en el patio posterior de la CFMC. En él habrá una exposición permanente del Patrimonio



- 1 Parque Lineal del Ferrocarril
- 2 Edificio de turismo
- 3 Centro cívico
- 4 Edificio de deportes



- 1 Edificio Consistorial
- 2 Edificio de Deportes
- 3 Edificio Cultural
- 4 Museo de Sitio
- 5 Parque lineal del Ferrocarril



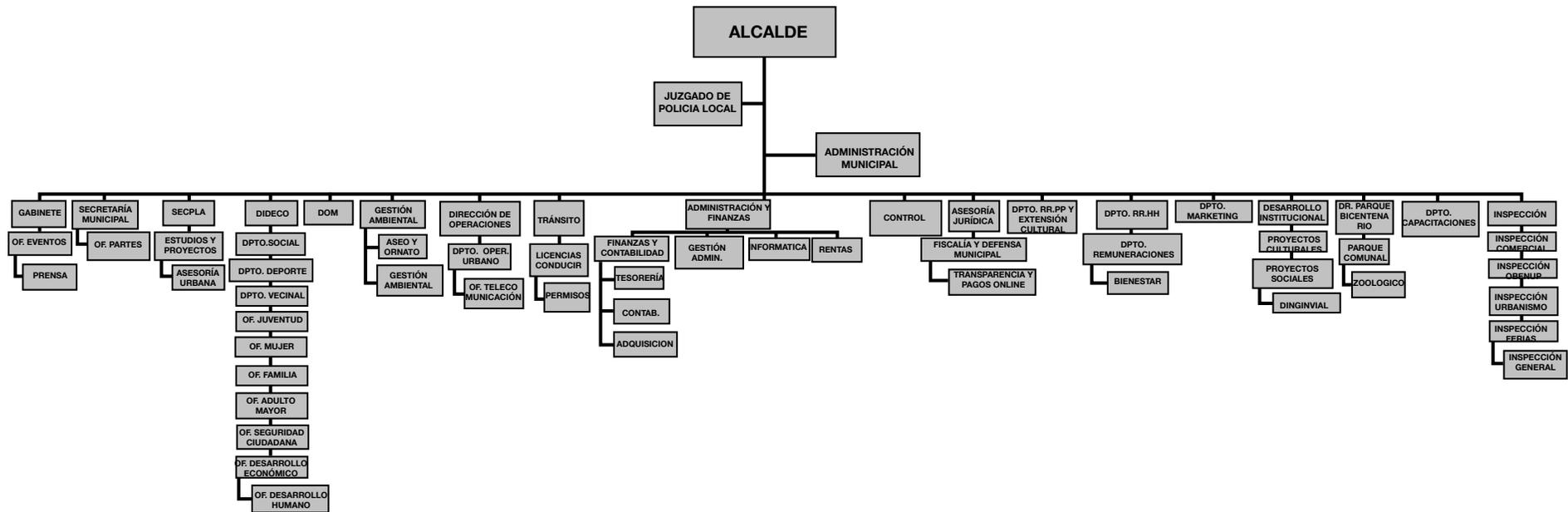
Industrial Ferroviario de la zona y lo que significó la CMFC, adicional a ello se establecerán salas de exposiciones temporales.

PROGRAMA CULTURAL

Este será distribuido en el bloque de albañilería que se sitúa a lo largo del conjunto. En el se distribuyen los talleres culturales que imparte la Municipalidad, salas multiuso y la Biblioteca Municipal.

PROGRAMA CONSISTORIAL

Para la distribución de este programa se aprovecha el frente de la CMFC, el cual se presenta de manera imponente generando una imagen de la comuna a nivel urbano que a sido reconocida por los habitantes durante años. En el se encontrarán los departamentos Municipales, el Registro Cívil, el Registro electoral y el SERNAC. En cuanto a la distribución del programa, este se ordena en relación a dos tipos de usuarios, los funcionarios y el público general, distribuyendo en el primer nivel los espacios comunes y los departamentos de mayor atención al público, generando una gradualidad hacia los pisos superiores en donde se encuentran los departamentos con menor acceso y atención de público.



³⁵ Organigrama Municipalidad de Quilpué. Fuente: Municipalidad de Quilpué.

4.5 ESTRATEGIAS DE DISEÑO

En primera instancia es necesario que este nuevo proyecto se relacione con su entorno urbano, por lo que se generan dos propuestas que actúan en conjunto, la primera de carácter urbano y la segunda que se relaciona con el conjunto en sí.

A nivel urbano, como ya se mencionó, la propuesta se acoge a un proyecto existente que propone el hundimiento del sistema de transporte Merval, lo que genera un espacio vinculante y no un límite como lo es en la actualidad. Es por esta razón que para aprovechar su carácter de extensión a lo largo de la comuna se propone proyectar un área verde con el objetivo de unificar la división que existe. Dentro de este parque se encuentra uno de los bloques de la CMFC que antiguamente se relacionaba con la línea férrea, ya que en él funcionaba el sector de carga y descarga, es por esta condición que se plantea su reutilización a través de un programa deportivo que se vincule a las áreas verdes propuestas.

Dentro de este nuevo contexto urbano, la manzana que contiene el nuevo proyecto de centro cívico debe en primera instancia relacionarse con su entorno, debe ser valorizado como Edificio Patrimonial Industrial y por último debe adecuarse a las nuevas exigencias del nuevo programa, lo que se logra a través de una serie de estrategias.

1 GENERAR ESPACIO VINCULANTE

Se extrae uno de los bloques que tiene menor valor, ya que constituye una de las construcciones más nuevas que además se aleja de la estética de la mayoría del conjunto, ya que se construyó luego del incendio de 1970 como un galpón abierto. Esta acción genera un

espacio central, plaza interior, dentro del conjunto que permite que los demás bloques puedan dialogar a través del vacío, lo que además genera un espacio de observación y reflexión en torno al Conjunto, como lo muestra el esquema 1.

2 JERARQUIZACIÓN DEL CONJUNTO

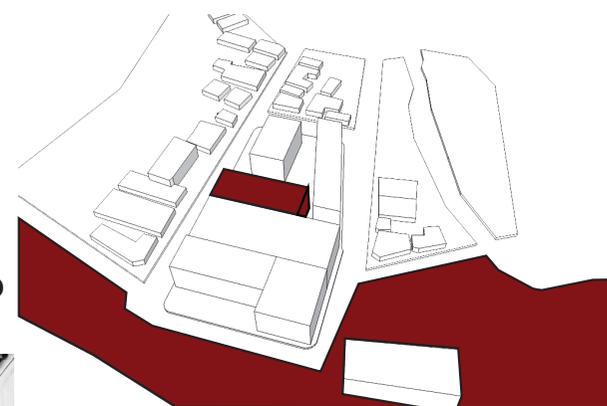
Si bien cada uno de los elementos del conjunto tiene su valor, hay uno que se puede diferenciar de los demás por sus características arquitectónicas y por su antigüedad, anterior a la construcción de la Compañía Molinos y Fideos Carozzi. Este edificio de madera se encuentra en la parte posterior del Conjunto, razón por la cual es poco reconocido por los habitantes. Es por ello que a través del proyecto este bloque de madera y adobillo cobra mayor importancia, transformándose en el remate de la extensión del centro histórico urbano y cívico de Quilpué, como muestra el esquema 2.

ESQUEMA 1

EXTRACCIÓN DE UN
BLOQUE



ESPACIO ENCUENTRO
Y REFLEXIÓN

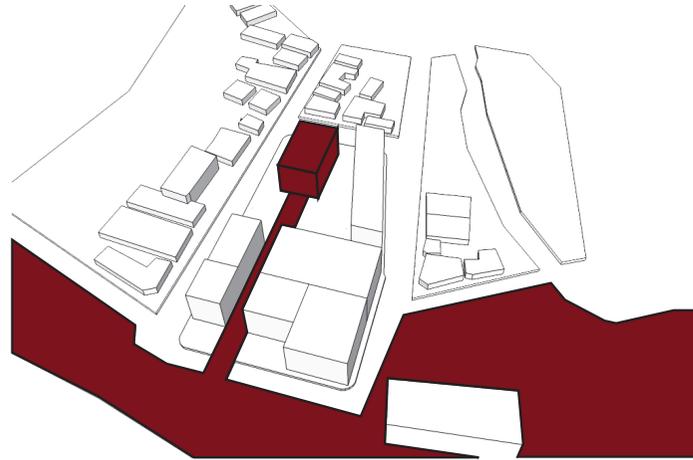


ESQUEMA 2

PERFORACIÓN



REMATE QUE JERARQUIZA



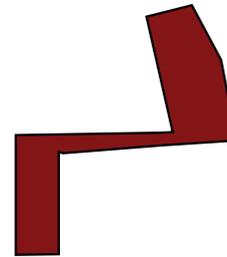
3 VÍNCULO URBANO

Esta acción trabaja en conjunto con la anterior, ya que se genera una vía de acceso que relaciona el entorno urbano con la plaza de remate al interior del conjunto. Esquema 2 y esquema 3.

ESQUEMA 3



EXTENSIÓN CASCO HISTÓRICO URBANO



VÍNCULO URBANO



³⁶ Esquemas estrategias de Diseño, elaboración propia.

4 PERFORACIÓN

La CMFC debe transformarse en un lugar que albergue diferentes actividades, las cuales exigen necesidades espaciales que este edificio hoy no proporciona. Esto principalmente por la carencia de iluminación natural y ventilación, razón por la cual se perfora el edificio generando patios de luz, como muestra el esquema 4.

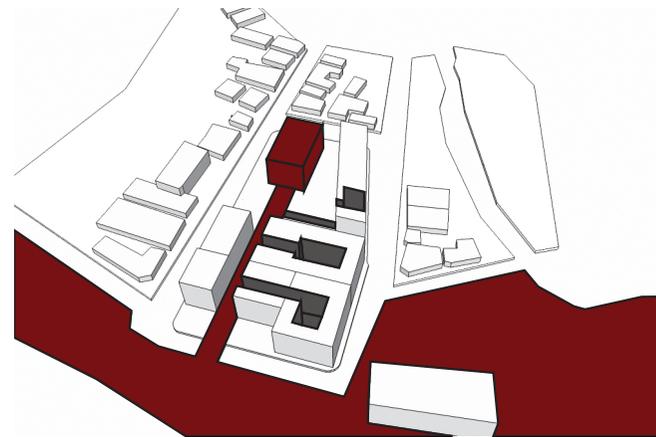
5 MANTENCIÓN SISTEMA CONSTRUCTIVO

Uno de los valores del antiguo edificio industrial es su sistema constructivo de marcos rígidos, el cual permite conformar espacios flexibles que facilitan una reutilización. Es por ello que se mantiene este sistema estructural como parte fundamental del edificio, que además permite la unificación del conjunto, al ser una característica presente casi en la totalidad de los edificios.

6 CUBIERTA QUE UNIFICA

El edificio cuenta con diferentes alturas, lo que provoca una irregularidad principalmente en el bloque que alberga el programa Consistorial, es por esta razón que se propone una nueva cubierta que unifique las alturas y que además dialogue con los patios de luz, como muestra el esquema 5.

ESQUEMA 4

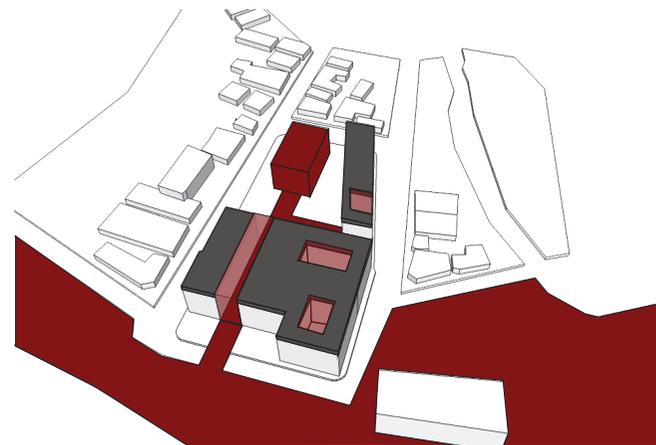


PERFORACIONES



PATIOS DE LUZ

ESQUEMA 5



CUBIERTA



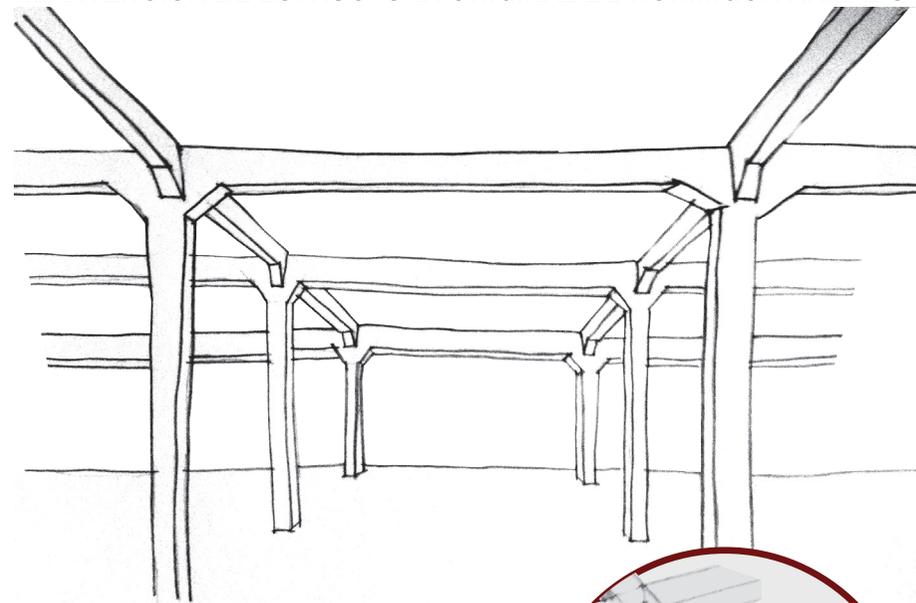
UNIFICA ALTURA

4.6 PROPUESTA CONSTRUCTIVO ESTRUCTURAL

El interior del conjunto en su mayoría posee un Sistema constructivo a partir de Marcos Rígidos de Hormigón. Este Sistema se valoriza a través de su reutilización, ya que permite que los espacios tengan mayor flexibilidad en cuanto al uso, teniendo en cuenta que además dentro del Programa Municipal es usual que a lo largo del tiempo se presenten cambios dentro de los departamentos en reducción o ampliación.

Los nuevos espacios se distribuyen dentro de este sistema principal a través de estructuras secundarias que podrían ser prefabricadas y que además logren provocar un contraste entre la estructura antigua y la nueva intervención. Además se propone establecer un perímetro transparente para los patios de luz y las nuevas fachadas, lo que permitiría generar una mejor calidad en cuanto a la iluminación y ventilación de los recintos interiores. Para ello se diseña un revestimiento metálico en fachadas como protección solar pasiva.

MANTENCIÓN DE ESTRUCTURA ORIGINAL DE HORMIGÓN ARMADO



Sistema constructivo
MARCOS RÍGIDOS



³⁷ Esquema propuesta constructiva estructural, elaboración propia.

4.7 PROPUESTA DE SUSTENTABILIDAD

Respecto a este ámbito se entiende que el diseño del proyecto tiene que responder de manera sustentable al ambiente que lo rodea.

ILUMINACIÓN

Se utilizan principalmente estrategias pasivas que tienen directa relación con las perforaciones que se realizan en el edificio, lo que permite generar patios de luz que permiten la iluminación y ventilación natural de los espacios interiores.

CALEFACCIÓN

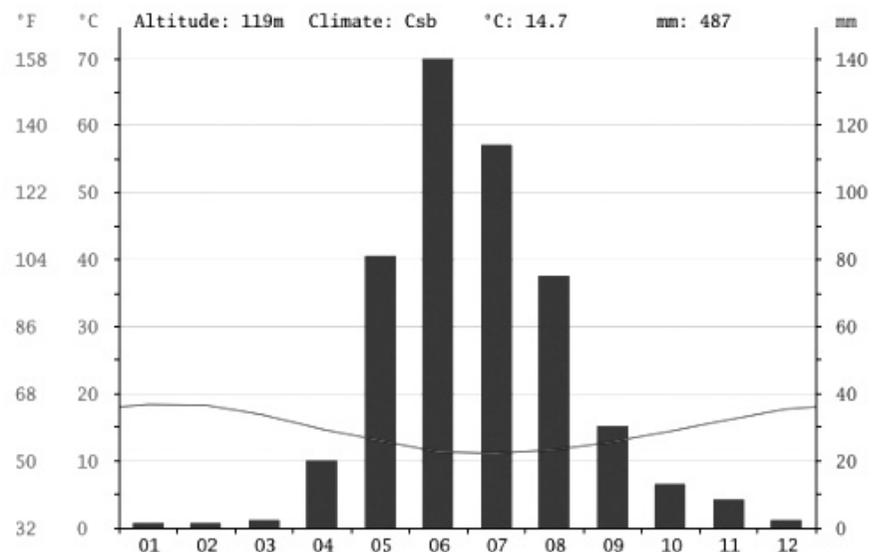
Los patios de luz contarán con fachadas y cubiertas transparentes, generando espacios semi cubiertos, esto con la finalidad de controlar la temperatura interior del edificio.

VENTILACIÓN

Los patios de luz se encontrarán conectados a los ejes principales de circulación lo que posibilita una mejor ventilación de los espacios, produciéndose un recambio de aire entre los recintos interiores y los patios semi cubiertos.

RECOLECCIÓN DE AGUAS LLUVIAS

El clima de Quilpué es templado con lluvias invernales y con estación seca prolongada, a lo largo del año caen en promedio 487 mm. Estas se aprovechan a través de una cubierta que las recolecta para utilizarlas como aguas grises y como riego de la vegetación existente en el interior y exterior.



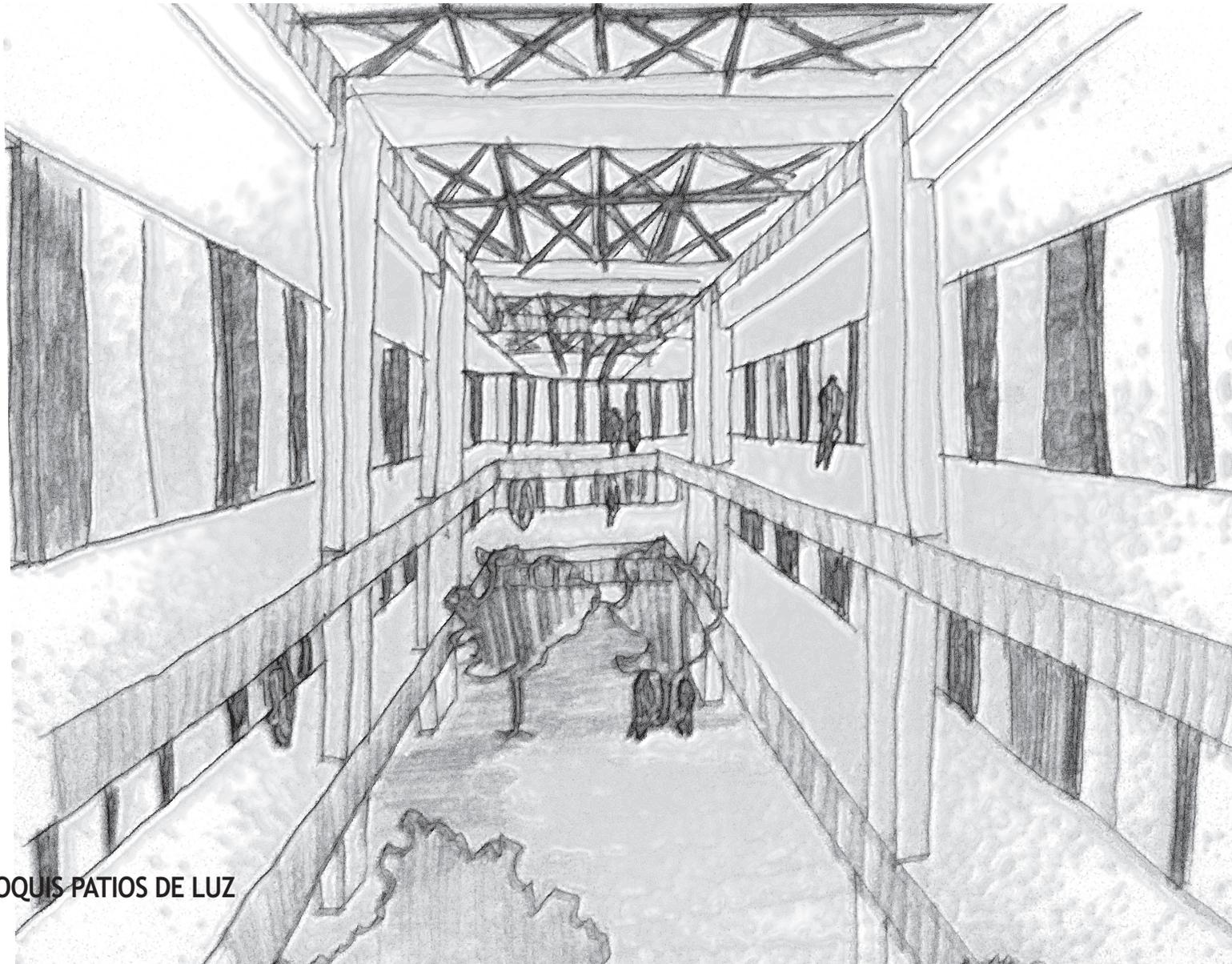
4.8 PROPUESTA DE GESTIÓN

El hecho de que en agosto de este año la Municipalidad de Quilpué comprara el edificio que albergó a una de las Fábricas más importantes de la zona hizo que este Proyecto se acercara a la realidad que hoy vive la comuna.

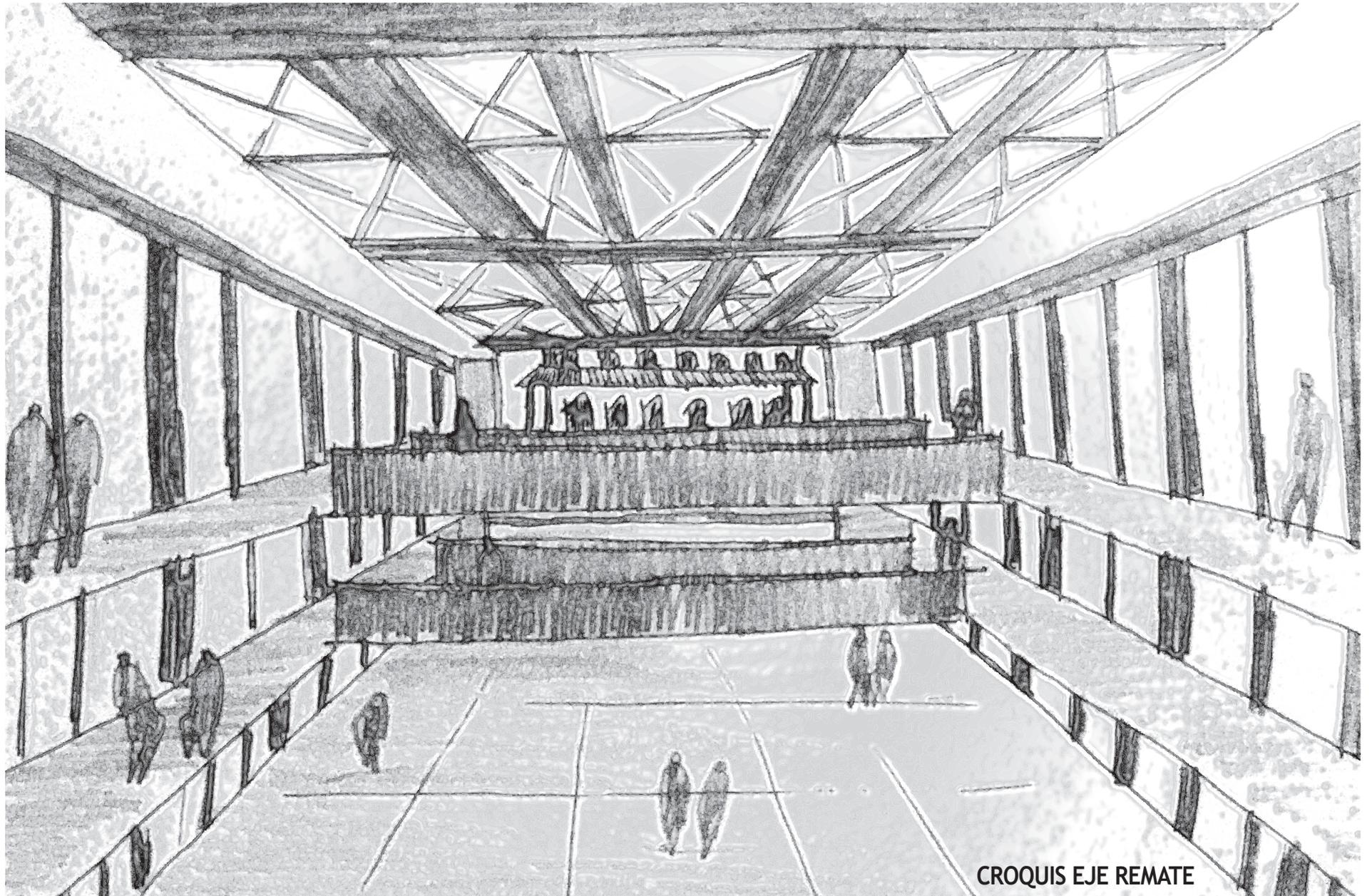
Los fondos para la compra de este edificio provienen de un hipotecario a 10 años con el Banco de Crédito de Inversiones, entregando en garantía terrenos municipales. El compromiso financiero de la Municipalidad es de 25 millones mensuales, lo que equivale al costo de arriendo y vigilancia que significa mantener sus dependencias distribuidas en la comuna.

Cabe destacar que el proyecto original no contempla una de las partes fundamentales de la CMFC, la reutilización de la casa de madera y adobillo que se encuentra en la parte posterior del edificio y que no fue vendida por la familia Bofill, ya que la pretenden restaurar para un uso que aún se desconoce. En el caso de este proyecto se propone la creación de un Museo de Sitio emplazado en este bloque, el cual se sustentaría con las visitas que este tenga por parte de habitantes y turistas.

4.9 IMAGEN PROYECTO



CROQUIS PATIOS DE LUZ



CROQUIS EJE REMATE

ANEXOS



5.1 REFERENTES

Rehabilitación Almacén de Harina en Tallin, Estonia

Hanno Grossschmidt, Tomomi Hayashi, Yoko Azukawa

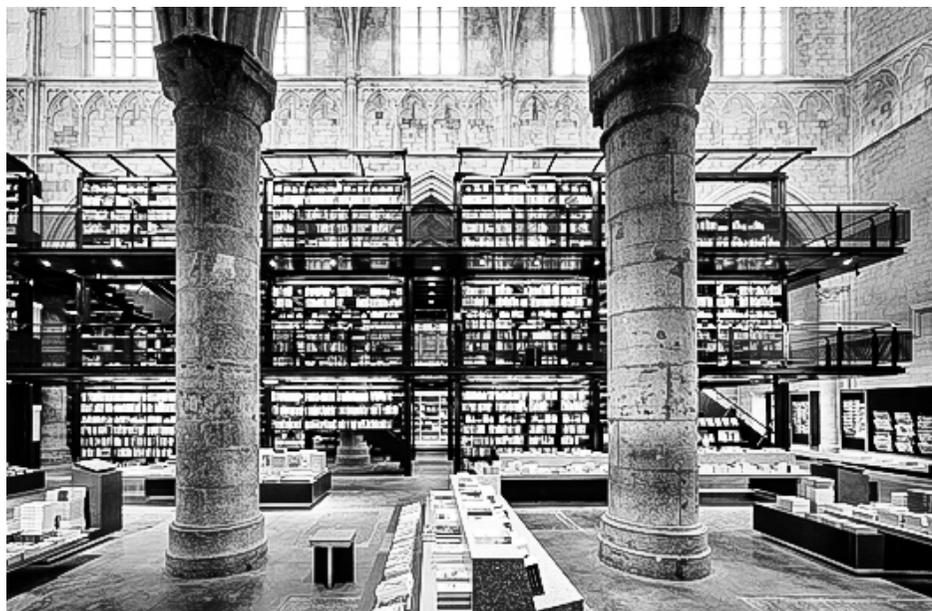
Se rehabilita un edificio existente a través de la construcción de dos volúmenes nuevos que se conectan con el antiguo a través de una circulación principal. Se rescata principalmente la forma en que se conecta lo histórico con lo urbano a través de una calle que remata en una plaza, que finalmente se convierte en un vacío, en un espacio de reflexión y observación en torno al Patrimonio.



LIBRERÍA SELEXIZ DOMINICANEN MAASTRICHT, HOLANDA

Merkx + Girod Architecten

Esta antigua Iglesia pasó por una serie de usos posteriores hasta que finalmente se convirtió en una de las Librerías Selexyz. La particularidad de esta intervención es que funciona como un objeto que se posa en el lugar casi sin tocarlo, lo que permite apreciar los espacios principales, como la nave de la iglesia o los frescos ubicados en el cielo. Además de lo anterior se produce un contraste claro entre lo original y la intervención, que corresponde principalmente a estanterías de tres pisos de acero negro.



⁴⁰ Fuente <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/610482/libreria-dentro-de-una-iglesia-merkx-girod-architecten>

TATE MODERN, LONDRES

Herzog & De Meuron

La rehabilitación de esta antigua Fábrica mantiene la estructura original y su intervención se basa principalmente en generar grandes espacios iluminados a través de una cubierta acristalada de dos plantas a lo largo de todo el techo. A partir de esta intervención se genera un espacio jerárquico dominado por la luz y el vacío.



5.2 BIBLIOGRAFÍA

DOCUMENTOS

Carozzi. (1988). Carozzi 90 años, La empresa y las pastas en Chile 1898 - 1988.

Marcela Pizzi. (2011). Anales de Investigación Facultad de Arquitectura Universidad Ort Uruguay.

Revista Archivium año V N°6. Eugenia Garrido. A. Los orígenes de Viña del Mar y su proceso de Industrialización, un caso específico: Lever & Murphy Cía.

Soledad Labra Leyton (2013). Seminario de investigación Reconocimiento y Valorización del Patrimonio Industrial en torno al Ferrocarril Valparaíso - Santiago, tramo Viña del Mar - Limache.

Estado de la Planificación Urbana en Chile. Capítulo 5 Valparaíso.

Centro Cultural Quilpué(2011). Pasas por Quilpué, recorriendo su historia.

MOP (2006). Plan de Obras Públicas para el Gran Valparaíso

SITIOS WEB

<http://patrindustrialquitectonico.blogspot.com>

<http://www.plataformaarquitectura.cl>

<http://escenarq.wordpress.com>

<http://es.climate-data.org>

<http://www.quilpue.cl>

<http://arpa.ucv.cl/mtecyrev.htm>

<http://www.mercurioalpo.cl>