



## Transferencia universidad-empresa: colaboración IEE-Larraín en la prefabricación de la fachada del Estacionamiento Lido (1964-1967)

### *University-to-Industry Transfers: the Collaboration between Larraín and the IEE in the Prefabrication of the Lido Parking Building (1964-1967)*

**Fernando Contreras Orellana**

Universidad Técnica Federico Santa María, Chile  
contrerasorellana.f@gmail.com  
ORCID 0009-0004-5219-7658

**Francisca Elizabeth Pimentel**

Universidad Andrés Bello, Chile  
pimentelfuentes.f@gmail.com  
ORCID 0009-0005-6373-1542

**RESUMEN** El objetivo de este artículo es comprender la transferencia universidad-empresa que se gestó en torno a la construcción del Edificio-Estacionamiento Lido (1964-1967). En este proceso, el Instituto de Edificación Experimental (IEE) de la Universidad de Chile materializó las soluciones constructivas y tecnológicas del proyecto. La incorporación de una subestructura adosada a la obra gruesa, destinada a sostener paneles prefabricados de hormigón armado, confirió al Lido un rasgo distintivo: estos optimizan la ventilación interior, disimulan los vehículos y aportan a la fachada un relieve plástico singular. Para alcanzar el objetivo enunciado, se elaboró una matriz comparativa que abarca tanto otras obras de los arquitectos Larraín como los dieciocho edificios-estacionamiento erigidos en el centro histórico de Santiago entre 1954 y 1984. Asimismo, se analizaron los 11 números de *Técnica y Creación* (1960-1967), los 119 números de la *Revista de la Construcción* (1962-1972) y los planos originales, insumos que permitieron reconstruir el marco académico, profesional y técnico del proyecto. Con esta base se efectuó un levantamiento *as-built* para registrar las modificaciones introducidas durante la obra y su uso posterior. El análisis comparado evidencia la evolución formal y constructiva del Lido durante su construcción y demuestra que la alianza IEE-Larraín se cristalizó en una fachada singular, síntesis de investigación académica, destreza artesanal y voluntad industrial.

**ABSTRACT** The aim of this article is to understand the university-industry knowledge transfer that emerged during the construction of the Lido Parking Building (1964-1967). In this process, the Experimental Building Institute (IEE) of the University of Chile—engaged as technical consultant by architects Jaime and Osvaldo Larraín—implemented the project's construction and technological solutions. The addition of a secondary framework attached to the primary structure to support prefabricated reinforced-concrete panels endowed the Lido with a distinctive quality: the panels improved interior ventilation, concealed parked cars, and gave the façade a unique plastic relief. To clarify how the university-industry



partnership shaped this outcome, a comparative matrix was compiled that included other works by the Larraín architects and the eighteen parking buildings erected in Santiago's historic centre between 1954 and 1984. Further, all eleven issues of *Técnica y Creación* (1960–1967), the 119 issues of *Revista de la Construcción* (1962–1972), and the original drawings were analysed, enabling the project's academic, professional, and technical context to be reconstructed. On this basis an as-built survey was conducted to record the modifications introduced during construction and subsequent use. The comparative analysis traces the Lido's formal and constructive evolution and demonstrates that the IEE–Larraín collaboration culminated in a singular façade that synthesised academic research, artisanal skill, and industrial ambition.

**PALABRAS CLAVE** Edificio-estacionamiento Lido; Instituto de Edificación Experimental; Prefabricación; Arquitectura Moderna.

**KEYWORDS** Lido Parking Building; Institute of Experimental Building; Prefabrication; Modern Architecture.

**CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO** Contreras Orellana, F., y Pimentel, F.E. (2025). Transferencia universidad-empresa: colaboración IEE-Larraín en la prefabricación de la fachada del Estacionamiento Lido (1964-1967). *Revista Historia y Patrimonio*, 4(7), 1-31. <https://doi.org/10.5354/2810-6245.2025.78316>



## Introducción

La acelerada motorización de Santiago, a partir de la década de 1950, convirtió el estacionamiento en un problema urbano de primer orden<sup>1</sup>. Las “playas de estacionamiento” improvisadas en sitios eriazos —y autorizadas en 1953 por la Municipalidad de Santiago— se multiplicaron hasta comprometer la integridad del centro histórico<sup>2</sup>. Esta situación motivó la adopción de una solución vertical: edificios dedicados exclusivamente a albergar estacionamientos dentro de un anillo delimitado por Santo Domingo–San Pablo, Mac Iver–Miraflores, Alameda–Tarapacá y Teatinos–Amunátegui. Entre 1954, con la construcción del Edificio Sol de Chile (Huérfanos 1356 y Agustinas 1361), y 1984, cuando se construyó el estacionamiento de San Francisco 74, se edificaron dieciocho edificios-estacionamiento en el centro de Santiago. En conjunto, estos edificios comparten un lenguaje arquitectónico que deja expuestos los antepechos en la fachada, enfatizando la horizontalidad de los niveles, y una ornamentación mínima, restringida a celosías verticales de hormigón y paños de mosaico.

En este contexto de sobriedad constructiva sobresale el Edificio-Estacionamiento Lido (1964-1967). Diseñado por Osvaldo y Jaime Larraín, y construido en conjunto con el Instituto de Edificación Experimental (IEE) de la Universidad de Chile, el proyecto incorporó elementos prefabricados que recubrieron los antepechos tradicionales mediante paneles de hormigón dispuestos en diedro, dotando a la envolvente de una expresión plástica inédita en la tipología local. La confrontación de los planos originales con los registros publicados en *Técnica y Creación* —órgano de difusión del IEE— y con la obra finalmente ejecutada evidencia un proceso constructivo flexible, susceptible de ajustes técnicos, en el que investigación académica y ejecución in situ se retroalimentaron, convirtiendo al Lido en un laboratorio de edificación.

El objetivo de este artículo es esclarecer cómo la colaboración entre el Instituto de Edificación Experimental (IEE) y los arquitectos patrocinantes, combinada con tres factores decisivos —la adopción de la tipología de estacionamientos en altura, la praxis proyectual de los arquitectos Larraín y la agenda experimental impulsada por el propio IEE—, derivó en un resultado singular. La investigación se desarrolla a partir de cuatro frentes metodológicos complementarios: (1) la revisión completa de la *Revista Técnica y Creación* (1960-1967) y la *Revista de la Construcción* (1962-1972) con el propósito de reunir antecedentes tanto sobre la tipología de los edificios-estacionamiento como sobre la trayectoria del propio IEE; (2) la revisión de la obra de la oficina Larraín en repositorios digitales; (3) la elaboración de una base de datos y una línea de tiempo comparativa; y (4) el levantamiento arquitectónico y análisis constructivo as-built del Lido.

La singularidad del Lido trasciende su expresión plástica y se sustenta, ante todo, en la transferencia de conocimiento que el IEE articuló entre la investigación universitaria y la práctica profesional. Este vínculo, inserto en la estrategia institucional de impulsar

1 Rodrigo Vera, “Exponentes elocuentes de la arquitectura moderna y funcional: Los edificios de estacionamientos en Santiago Centro,” *Revista* 180, no. 29 (2012): 40

2 Las playas de estacionamiento alcanzaron en 1962 una ocupación estimada de 16000m<sup>2</sup>. Ver Vera, “Exponentes elocuentes de la arquitectura moderna y funcional”, 40.



sistemas de prefabricación cada vez más industrializados —aunque aún permeados por técnicas de raíz artesanal—, resultó determinante para la materialización del edificio.

### Metodología

El levantamiento de los estacionamientos estudiados se circunscribe al “Anillo de Estacionamientos” establecido por el Plan General Urbano de Movilidad de Santiago (1960-1963). Este se encuentra delimitado por Santo Domingo–San Pablo al norte, Mac-Iver–Miraflores al oriente, Alameda Bernardo O’Higgins–Tarapacá al sur y Teatinos–Amunátegui al poniente. Dentro de este perímetro se localizaron dieciocho edificios-estacionamientos construidos entre 1954 y 1984. Se descartaron los estacionamientos íntegramente subterráneos, como la ampliación del Banco Central, que, aunque siendo la primera obra en reservar niveles exclusivos para automóviles, no constituye un edificio de estacionamientos en altura. En consecuencia, la selección se limita a inmuebles que disponen de plazas de estacionamiento por encima de la cota de calle, aun cuando incorporen de forma complementaria oficinas o locales comerciales en planta baja.

El artículo identifica al Edificio Sol de Chile (1954) como el primer edificio-estacionamiento por dos razones fundamentales: primero, las publicaciones profesionales de la época lo reconocen como el primer edificio-estacionamiento proyectado en Santiago; segundo, su programa incorpora pisos de estacionamiento por sobre la cota de calle, condición que satisface los criterios tipológicos definidos para esta investigación. En los pocos casos en que no fue posible determinar con exactitud la autoría o la fecha de construcción, su inclusión se justificó por la coherencia de su lenguaje y su afinidad tipológica.

La recopilación de información se estructuró en tres conjuntos documentales, vinculados a distintos actores, como se detalla a continuación: Para el conjunto de estacionamientos se revisaron exhaustivamente la *Revista de la Construcción* (1962-1972) y artículos monográficos que documentan la renovación urbana de Santiago; para las obras y ensayos del Instituto de Edificación Experimental se consultó la colección completa de *Técnica y Creación* (1960-1967); y para la producción de la oficina Larraín se recurrió a planos y documentos resguardados en el repositorio digital de la Pontificia Universidad Católica de Chile, complementados con bibliografía especializada. Esta triangulación permitió corroborar cronologías, características técnicas y contexto proyectual de la mayoría de los casos, conformando una base robusta para el análisis comparativo que sigue.

### Modernidad motorizada y estacionamientos en altura en el centro de Santiago

Durante la primera mitad del siglo XX, el centro de Santiago experimentó un profundo proceso de transformación urbana que tuvo sus antecedentes en las reformas higienistas de Benjamín Vicuña Mackenna (1872), y que culminó con el plan regulador de Karl Brunner (1939). Este instrumento normativo orientó el crecimiento de la ciudad durante las décadas siguientes, pero no previó la expansión exponencial del parque



automotor que marcaría la segunda mitad del siglo<sup>3</sup>. Para hacer frente a la congestión emergente, la Municipalidad de Santiago implementó en 1953 una medida paliativa: autorizar el uso temporal de sitios eriazos como “playas de estacionamiento”. Aunque la iniciativa alivió momentáneamente la saturación vial, la conversión de terrenos baldíos en estacionamientos privados se convirtió en un negocio altamente lucrativo, desencadenando una proliferación incontrolada de estos espacios. Tal fenómeno desincentivó la inversión en mejoras urbanas y agudizó el deterioro del centro histórico, que hacia comienzos de la década de 1960 ya destinaba cerca de 16000 m<sup>2</sup> de su superficie a estacionamientos informales.

La congestión vehicular que afectó Santiago no fue un fenómeno aislado, sino parte de una crisis global de movilidad urbana que afectó a numerosas ciudades durante la primera mitad del siglo XX. Metrópolis como París, Nueva York y Detroit enfrentaron retos semejantes: el crecimiento acelerado del parque automotor saturó sus calles y las obligó a ensayar estrategias urbanas alternativas. En este panorama internacional, el edificio-estacionamiento en altura se consolidó como una tipología arquitectónica concebida para optimizar el suelo urbano ante la escasez creciente provocada por la proliferación de automóviles particulares. Su diseño y función responden directamente a la demanda de infraestructura para el uso masivo del automóvil, reflejando así un hito en la adaptación del paisaje urbano a la movilidad del siglo XX<sup>4</sup>.

Auguste Perret, pionero del Movimiento Moderno y maestro del hormigón armado, respondió a la creciente congestión vehicular con el Garage Ponthieu (París, 1905), reconocido como el primer edificio-estacionamiento ejecutado por completo en este sistema estructural<sup>5</sup>. Esta obra organiza el espacio alrededor de un gran vacío central coronado por una cubierta acristalada —solución que maximiza la iluminación natural y la ventilación—, mientras que la fachada, revestida con vidrios translúcidos, mitiga visualmente la presencia de los vehículos en el paisaje urbano.

Los avances en el diseño de esta tipología arquitectónica priorizaron una relación dinámica entre el automóvil, el conductor y el paisaje urbano. Los primeros sistemas mecánicos empleados —ascensores y plataformas de traslado vertical— imponían limitaciones operativas al seguir patrones rígidos y secuencias predeterminadas. Frente a estas restricciones, la rampa (helicoidal o continua) surgió como solución paradigmática, trascendiendo su función circulatoria para convertirse en un elemento configurador del espacio arquitectónico<sup>6</sup>. El emblemático proyecto Garaje para 1000 Vehículos proyectado sobre el Sena por el arquitecto Konstantin Melnikov en 1925 materializó este concepto al transformar la rampa curva ininterrumpida en el principal elemento expresivo de la fachada, estableciendo el movimiento como principio

3 Ximena Arizaga, “Propuesta de caracterización de la renovación urbana en Chile. El caso de la comuna de Santiago Centro”, *EURE* 45, no. 134 (2019): 171.

4 Shannon McDonald, *The Parking Garage: Design and Evolution of a Modern Urban Form* (Urban Land Institute, 2007), 4.

5 McDonald, *The Parking Garage*, 11-29.

6 McDonald, *The Parking Garage*, 11-29.



generador de la forma arquitectónica<sup>7</sup>. Esta innovación facilitó que el conductor conservara el control total del vehículo mientras experimentaba un recorrido cinético hasta el interior del edificio, integrando la libertad de movimiento con una percepción activa del entorno.

En Detroit, el Henry Ford Hospital Garage (Albert Kahn, 1959), llevó la expresión del movimiento un paso más allá al dotar su fachada de una marcada dimensión plástica: un sistema modular de paneles hiperbólicos prefabricado que reproducía rítmicamente la dinámica interna del flujo vehicular<sup>8</sup>. Esta evolución estuvo acompañada por avances tecnológicos significativos: desde la transición del hormigón armado tradicional a sistemas pretensados, hasta la incorporación de componentes prefabricados que permitieron mayor libertad formal. De esta manera, la estética dejó de ser un mero complemento para convertirse en manifestación tangible de los valores de la era automotriz —velocidad, eficiencia y modernidad—, mientras surgían tipologías híbridas que combinaban estacionamientos con programas comerciales y espacios públicos<sup>9</sup>.

En Turín, la Fábrica Fiat Lingotto (1923), diseñada por Giacomo Mattè-Trucco, no era propiamente un edificio-estacionamiento, pero anticipó varios de sus principios fundamentales al tratarse de una planta automotriz. Su organización giraba en torno a una rampa helicoidal ascendente que actuaba simultáneamente como circuito de circulación, soporte estructural y metáfora de la cadena productiva. En este flujo continuo —las materias primas ingresaban por la base y los vehículos terminados alcanzaban la célebre pista de pruebas en la azotea— la rampa trascendió su función utilitaria para convertirse en el eje de la experiencia espacial, prefigurando la preocupación modernista por la fluidez y la abstracción del movimiento que más tarde distinguiría a los estacionamientos en altura.

Más allá de su utilidad funcional, estos edificios se constituyeron en laboratorios de experimentación modernista, donde arquitectos como Melnikov y Albert Kahn exploraron nociones fundamentales de espacio, movimiento y escala. Así, una solución concebida para resolver el problema del estacionamiento generó expresiones arquitectónicas en las que la función adquirió autonomía estética, desdibujando la frontera entre infraestructura y arquitectura<sup>10</sup>.

En Santiago de Chile, esta tipología se implantó tardíamente durante la segunda mitad del siglo XX, siguiendo patrones globales pero con adaptaciones locales. Inaugurado en 1956, el Edificio Sol de Chile constituye el primer proyecto en el centro de la ciudad que integró niveles destinados a oficinas y estacionamientos sobre la cota de calle, con una capacidad para 300 vehículos<sup>11</sup>. La incorporación de plantas exclusivas para

<sup>7</sup> McDonald, *The Parking Garage*, 198.

<sup>8</sup> McDonald, *The Parking Garage*, 199.

<sup>9</sup> McDonald, *The Parking Garage*, 199.

<sup>10</sup> McDonald, *The Parking Garage*, 197-198

<sup>11</sup> "Dos problemas en el área metropolitana, la renovación urbana se posterga", *Revista de la Construcción*, no. 5 (1962): 18.



estacionamiento ya había sido explorada anteriormente en el proyecto del Banco Central —y posteriormente en el Edificio España (1959)<sup>12</sup>—, ambos casos en los que se recurrió a tecnologías constructivas de vanguardia para habilitar estacionamientos subterráneos. No obstante, dichas soluciones, aunque innovadoras para su tiempo, no tuvieron una manifestación explícita en la configuración formal de sus fachadas, lo que impide su adscripción a la misma tipología arquitectónica que el Edificio Sol de Chile.

Con todo, estas primeras respuestas arquitectónicas resultaron rápidamente insuficientes ante el ritmo acelerado de motorización que experimentaba la ciudad hacia la década de 1960. El Edificio Sol de Chile absorbía apenas el 3,2 % de la demanda<sup>13</sup>, y los registros municipales dibujaban un escenario crítico: en el área central se estacionaban 9353 vehículos, de los cuales el 71,5 % ocupaba ilegalmente calles y plazas, mientras solo el 28,5 % utilizaba las playas habilitadas. Atender dicho déficit habría requerido destinar tres hectáreas—equivalentes a levantar treinta edificios— a plazas de estacionamientos, una solución impracticable dentro del modelo urbano vigente<sup>14</sup>. Del mismo modo, eliminar de inmediato las playas existentes resultaba inviable, pues desplazaría a miles de vehículos y agudizaría aún más la congestión.

Como respuesta estratégica, el Plan General Urbano de Santiago (1960-1963) formuló medidas de largo alcance que incluían: (1) la implementación de un impuesto a sitios eriazos utilizados como playas de estacionamientos, (2) la definición de un perímetro central de intervención prioritaria, y (3) el desarrollo de un anillo especializado para la construcción de estacionamientos verticales<sup>15</sup>. Dicho anillo quedó circunscrito por las calles Santo Domingo y San Pablo al norte; Mac-Iver y Miraflores al oriente; Alameda Bernardo O'Higgins y Tarapacá al sur; y Teatinos y Amunátegui al poniente<sup>16</sup>. La aplicación de estas políticas supuso un giro en la gestión del espacio público, al reemplazar las soluciones transitorias basadas en terrenos baldíos por una estrategia integral de movilidad urbana<sup>17</sup>. Este plan fue potenciado por el Alcalde Manuel Fernández (1964-1970), quien expresó:

Pienso que va a ser indispensable una acción conjunta estatal y municipal para crear espacios apropiados para estacionamientos. Contribuirá en parte a solucionar este problema la construcción de edificios especialmente diseñados para este objeto que han comenzado a levantarse en las zonas prefijadas<sup>18</sup>.

**12** "Los estacionamientos de solución transitoria a vicio urbanístico", *Revista de la Construcción*, no. 10 (1963): 9. Aunque se cita este edificio, este no se incorpora al estudio, ya que solo dispone de niveles subterráneos de estacionamiento. Esta condición no repercute en la expresión de su fachada, aspecto central del presente análisis.

**13** "Dos problemas en el área metropolitana, la renovación urbana se posterga", 18.

**14** Vera, "Exponentes elocuentes de la arquitectura moderna y funcional", 40.

**15** Vera, "Exponentes elocuentes de la arquitectura moderna y funcional", 40.

**16** Los edificios levantados antes del plan quedaron dentro del centro protegido; por ello, el anillo perimetral se diseñó para contener la expansión y su normativa se aplicó a los estacionamientos construidos tras la puesta en marcha del plan. "Los estacionamientos de solución transitoria a vicio urbanístico", 9.

**17** Vera, "Exponentes elocuentes de la arquitectura moderna y funcional", 40.

**18** "La entrevista del mes: la renovación de Santiago", *Revista de la Construcción*, no. 32 (1965): 17.





en el edificio  
**ESTACIONAMIENTOS  
MONEDA...**

**MALLAS DE ACERO PREFABRICADAS**  
**ACMA**  
REDUCEN EL TIEMPO...  
BAJAN LOS COSTOS...

En el moderno edificio "ESTACIONAMIENTOS MONEDA" se han utilizado las modernas MALLAS DE ACERO PREFABRICADAS ACMA por sus extraordinarias y probadas ventajas:  
Facilidad en el transporte... Rapidez en la colocación... Menor costo.

Distribuidores  
**GILDEMEISTER S.A.C.**  
Aguirre esq. Anacleto  
2° Piso - Pono 9325

Arquitecto: Eduardo Correa Valde-  
Cano, Mario Pérez de Arce

DISTRIBUIDORES: **GILDEMEISTER S.A.C.** ASISTENTE DEL ADMINISTRADOR  
P. PONO 9325

01



**LA CONSTRUCCION  
AVANZA CON  
ACMA**

En los modernos Edificios "ESTACIONAMIENTOS MONEDA", "AHUMADA" y "DHIGGINS" verdaderos exponentes del progreso en materia de construcción, se utilizan las modernas MALLAS DE ACERO PREFABRICADAS ACMA por sus extraordinarias y probadas ventajas:  
Facilidad en el transporte... Rapidez en la colocación... Menor costo.

Distribuidores  
**GILDEMEISTER S.A.C.**  
Aguirre esq. Anacleto  
2° Piso - Pono 9325

02



**Edificio "IMPALA"**

**MALLAS DE ACERO PREFABRICADAS**  
**ACMA**  
REDUCEN EL TIEMPO...  
BAJAN LOS COSTOS...

En el moderno Edificio "IMPALA" se utilizan para estacionamiento de vehículos, que construye la Empresa Constructora Noel Latorre y Cía. Ltda., también se utilizan Mallas de acero prefabricadas ACMA por sus extraordinarias y probadas ventajas:  
Menor Costo... Facilidad en el transporte... Rapidez en la colocación...

DISTRIBUIDORES: **GILDEMEISTER S.A.C.** ASISTENTE DEL ADMINISTRADOR  
P. PONO 9325

03




**EN EL EDIFICIO "LA MERCED"**

**MALLAS DE ACERO PREFABRICADAS**  
**ACMA**  
REDUCEN EL TIEMPO...  
BAJAN LOS COSTOS...

En el importante Edificio "LA MERCED" para estacionamiento de vehículos, que en fecha próxima se levantará en la zona de Miraflores, se utilizan las modernas MALLAS DE ACERO PREFABRICADAS ACMA por sus extraordinarias y probadas ventajas:  
Facilidad en el transporte... Rapidez en la colocación... Menor costo.

Distribuidores: **GILDEMEISTER S.A.C.** ASISTENTE DEL ADMINISTRADOR  
P. PONO 9325

04



**Aceros Revirados  
de alta resistencia  
UNIVERSAL**

Foto tomada en la construcción del edificio COMPAÑIA

Economía de Hierro: 30% del total  
Economía de mano de obra: reducción cantidad de fierro a doblar  
Mayor seguridad: menor peso propio del edificio

IND. METALURGICAS "UNIVERSAL" SOC. LTDA.  
PLANTA SANTIAGO  
P. PONO 9325  
OFICINA CENTRAL  
SANTIAGO 2257  
Teléfono 3047

05



**MALLAS DE ACERO PREFABRICADAS**  
**ACMA**  
REDUCEN EL TIEMPO...  
BAJAN LOS COSTOS...

**En el edificio  
Estacionamientos "IMPALA"**

En el moderno Edificio "IMPALA" se utilizan para estacionamiento de vehículos, que construye la Empresa Constructora Noel Latorre y Cía. Ltda., también se utilizan Mallas de acero prefabricadas ACMA por sus extraordinarias y probadas ventajas:  
Menor Costo... Facilidad en el transporte... Rapidez en la colocación...

DISTRIBUIDORES: **GILDEMEISTER S.A.C.** ASISTENTE DEL ADMINISTRADOR  
P. PONO 9325

06



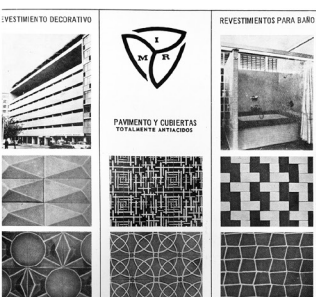
**EDIFICIO "IMPALA"**

En calle Miraflores esquina de Merced, se levanta este magnífico Edificio, para estacionamiento de vehículos, como exponente elocuente de la arquitectura moderna y funcional.  
En esta obra, se empleó Cemento Polpaico, el cemento indicado para aquellas construcciones que requieren una garantía de Alta Resistencia y Máxima Duración.

**CEMENTO POLPAICO**  
Sindicato de Cementistas

DISTRIBUIDORES: **GILDEMEISTER S.A.C.**

07



**INVESTIMIENTO DECORATIVO**

**REVESTIMIENTOS PARA BANO**

**PAVIMENTO Y CUBIERTAS  
TOTALMENTE ANTICEDOS**

**SEPARACIONES DE INTERIORES**

**GRES CERAMICO OPACO Y SMALTADO, PISO Y REVESTIMIENTO, RELIEVO, FINIS INDUSTRIALES, ARTESONADO, MOLD - SOLID.**

**IRMIR  
GRES CERAMICO**  
L. ED. DALLAS 272, PONO 99242-33243, SANTIAGO

08



**EDIFICIO "IMPALA"**

En calle Miraflores esquina de Merced, se levanta este magnífico Edificio, para estacionamiento de vehículos, como exponente elocuente de la arquitectura moderna y funcional.  
En esta obra, se empleó Cemento Polpaico, el cemento indicado para aquellas construcciones que requieren una garantía de Alta Resistencia y Máxima Duración.

**CEMENTO POLPAICO**  
Sindicato de Cementistas

DISTRIBUIDORES: **GILDEMEISTER S.A.C.**

09

**FIGURA 1** Publicidad presente dentro de los 119 números de la Revista de la Construcción, donde se hace referencia a los edificios de estacionamiento, en orden ascendente. Fuente: (01) Revista de la Construcción, no. 20, (1964): 1; (02) Revista de la Construcción, no. 26, (1964): 1; (03) Revista de la Construcción, no. 30, (1964): 1; (04) Revista de la Construcción, no. 34, (1965): 1; (05) Revista de la Construcción no. 34, (1965): 44; (06) Revista de la Construcción, no. 39 (1965): 1; (07) Revista de la Construcción no. 51 (1966): 4; (08) Revista de la Construcción, no. 55 (1966): 61; (09) Revista de la Construcción, no. 57 (1967): 8.





Entre 1964 y comienzos de la década de 1970 se proyectaron en el centro de Santiago más de una decena de edificios-estacionamiento de varios niveles, caracterizados por destinar las plantas superiores al resguardo de vehículos y así aprovechar en altura la reducida superficie disponible a ras de suelo. Su irrupción vino acompañada de una campaña de legitimación en los medios especializados: *La Revista de la Construcción* (fig. 1), financiada por firmas como ACMA, Cemento Polpaico y Cerámicas IRMIR, reiteró anuncios e informes que presentaban estos inmuebles como “exponentes elocuentes de la arquitectura moderna y funcional”<sup>19</sup>. Al subrayar la expresividad de sus fachadas, la prefabricación en hormigón y la capacidad de construcción al servicio del progreso, tales publicaciones forjaron una narrativa que consolidó al edificio-estacionamiento en altura como una tipología moderna y socialmente necesaria, reforzando su lenguaje moderno en el imaginario urbano de la época. Al reunir una respuesta funcional y un signo de progreso, los estacionamientos en altura se consagraron como emblemas de la modernización de Santiago<sup>20</sup>.

Inspirados en modelos foráneos, estos edificios debieron ajustarse a la normativa chilena y encajar en un tejido patrimonial ya consolidado, pero en pleno proceso de transformación. Si bien todos emplearon hormigón armado como sistema estructural, su configuración interna se moduló según la posición que ocupaban dentro de la manzana; esta variable determinó la superficie útil, la capacidad en número de plazas, la disposición de los accesos y el trazado de las rampas vehiculares.

Bajo esta lógica surgieron proyectos de gran escala, como el Impala (con una superficie construida de 21000m<sup>2</sup>) y el Carrillón (con capacidad para 1000 vehículos), hasta soluciones mucho más compactas, como el Miraflores 351 (de 6000m<sup>2</sup> y 120 plazas) y el Plaza Bulnes 1187 (de 2700m<sup>2</sup>). En su mayoría, los edificios de estacionamiento incorporaron programas complementarios —oficinas en niveles superiores y equipamiento o comercio en la planta baja— como estrategia para diversificar su uso y preservar la vitalidad urbana a nivel de calle. El edificio ubicado en Ayacucho 453 —demolido en 2024— fue el único concebido con un carácter estrictamente monofuncional, destinado por completo al estacionamiento vehicular.

Resulta especialmente significativo que el despliegue de esta tipología haya contado con la participación de reconocidos arquitectos modernos —como Sergio Larraín García-Moreno, Emilio Duhart, Mario Pérez de Arce, Fernando Covarrubias y Juan Swinburn, entre otros—, quienes encontraron en el programa de estacionamientos un terreno fértil para ensayar los postulados del movimiento moderno dentro de los márgenes que imponía la normativa local. Ejemplos emblemáticos como el Sol de Chile (Larraín, Duhart, Pérez de Arce, Covarrubias y Swinburn, 1954), Copacabana (Bolton, Larraín, Prieto y Lorca, 1966), Impala (Roi, 1964), La Merced (Pérez de Arce, 1968) y Casablanca (Bolton, Larraín, Prieto y Lorca, 1969) ponen de manifiesto la exploración de principios tales como la planta libre, la primacía de la estructura sobre la envolvente y la expresión honesta de los materiales, confirmando el carácter experimental que esta tipología asumió en el panorama arquitectónico santiaguino de mediados del siglo XX.

<sup>19</sup> Ver publicidades 07 *Revista de la Construcción* no. 51, pág. 4, 1966. y 09 *Revista de la Construcción* no. 57, pág. 8, 1967.

<sup>20</sup> Vera, “Exponentes elocuentes de la arquitectura moderna y funcional”, 42.



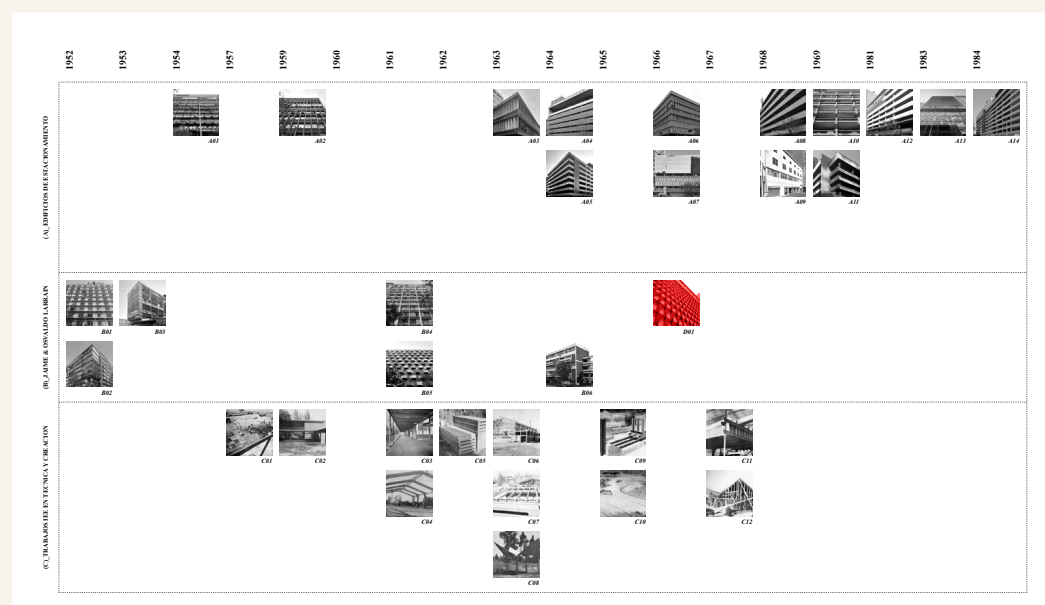
**FIGURA 2** Fotografías de 18 edificios de estacionamiento levantados en el centro histórico de Santiago entre 1954 y 1984: A01. Edificio Sol de Chile / A02. Edificio Plaza Bulnes / A03. Edificio Moneda 629 / A04. Edificio Impala / A05. Edificio Miraflores 235 / A06. Edificio Copacabana / A07. Edificio La Merced / A08. Edificio Ayacucho (demolido) / A09. Edificio Miraflores 351 / A10. Edificio Casablanca / A11. Edificio Carrillón / A12. Edificio De la Villa / A13. Edificio San Francisco / A14. Edificio Santo Domingo 1141 / A15. Edificio Bandera 566 / A16. Edificio Catedral/Teatinos / A17. Edificio Compañía 1357 / D01. Edificio Lido. Fuente: Elaboración propia, 2025.

A pesar de que la adaptación de esta tipología a las manzanas del centro de Santiago generó soluciones volumétricas y programáticas diversas, el análisis de los dieciocho edificios de estacionamiento identificados (fig. 2) evidencia un léxico formal notablemente homogéneo. En la mayoría de los casos, las fachadas se concibieron



como una prolongación directa del sistema estructural, acentuando la lectura horizontal de los antepechos de hormigón. Las escasas concesiones ornamentales se limitaron a revestimientos de mosaico y celosías verticales.

En un escenario dominado por la sobriedad constructiva, el estacionamiento Lido constituyó una verdadera inflexión tipológica: al incorporar paneles prefabricados en forma de diedro, su envolvente adquirió una plasticidad que trascendió la mera traducción del sistema estructural y lo diferenció de los demás edificios contemporáneos (fig. 3). Este artículo sostiene que dicha singularidad fue posible gracias a la convergencia de dos factores. Por un lado, la inquietud plástica previa de los arquitectos Osvaldo y Jaime Larraín, quienes ya exploraban recursos expresivos más allá del racionalismo estricto; por otro, la asesoría técnica del Instituto de Edificación Experimental de la Universidad de Chile, cuya labor —examinada con mayor detalle en el siguiente capítulo— consistía en vincular investigación académica y obra construida a través del desarrollo de nuevas técnicas y tecnologías constructivas. Ese soporte institucional funcionó como motor que viabilizó la materialización de la innovadora fachada del Lido, convirtiéndolo en una pieza excepcional dentro del corpus analizado.



**FIGURA 3** Línea de tiempo comparativa entre (A) Edificios de Estacionamiento, (B) Obras de Jaime y Osvaldo Larraín en Santiago Centro y (C) Trabajos del IEE publicados en Técnica y Creación. El Edificio Lido destaca como punto en común entre los tres aspectos. Fuente: Elaboración propia, 2025.

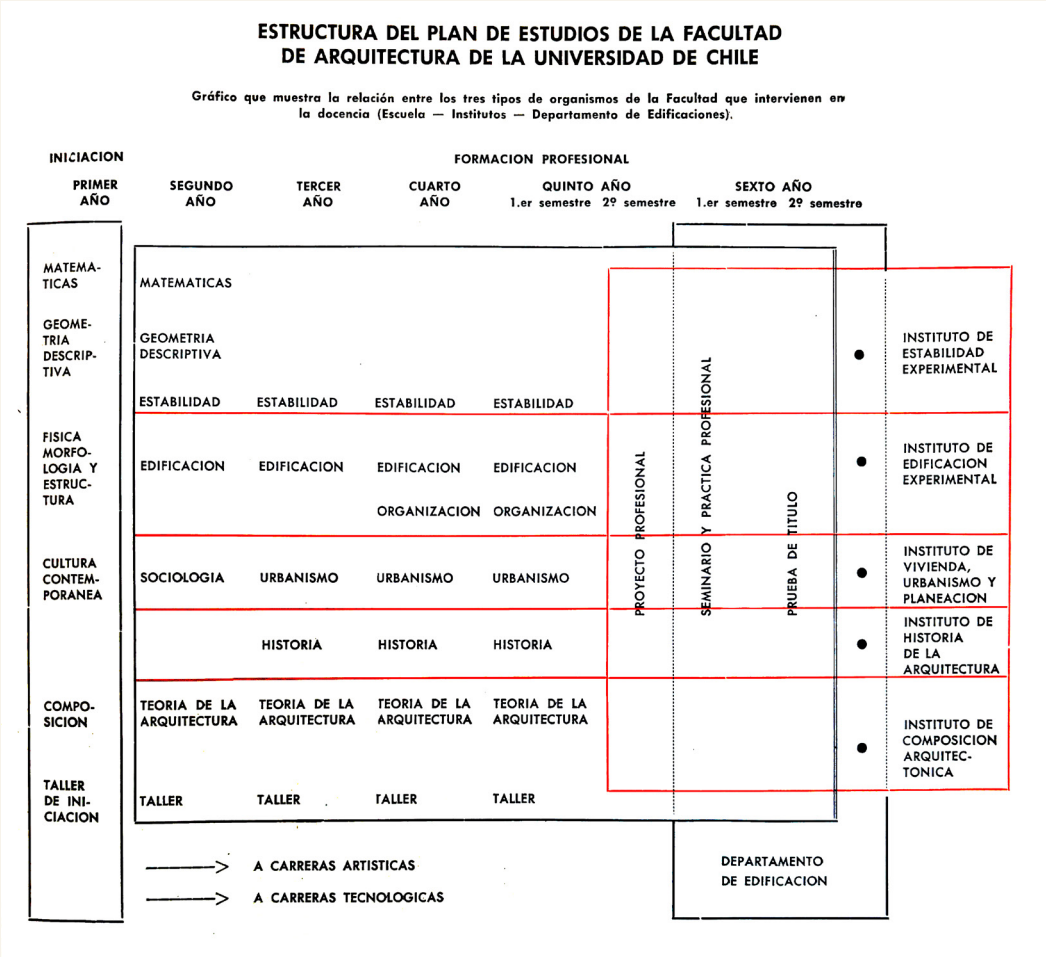
### Instituto de Edificación Experimental (IEE)

La autonomía obtenida por la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Chile en 1944, tras su histórica dependencia de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas, abrió paso a una reconfiguración académica orientada a la investigación especializada<sup>21</sup>. Durante el decanato de Héctor Mardones Restat, el Consejo Universitario aprobó en

<sup>21</sup> Patricia Mendez, y Andrés Saavedra, “La innovación tecnológica, un espejo de los años 60: Las huellas del IETcc se leyeron en la chilena Técnica y Creación”, *Revista Indexada de Temas Académicos*, no. 9 (2018): 108.



1952 la creación de tres institutos —de Vivienda, Urbanismo y Planeación; de Historia de la Arquitectura; y de Edificación Experimental (IEE)— concebidos para articular docencia e investigación. Estos, junto con los Institutos de Estabilidad Experimental y el Instituto de composición arquitectónica, estructuraron el plan de estudio de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Chile (fig. 4).



**FIGURA 4** Esquema que resume el Plan de Estudios para Arquitectura en la Universidad de Chile, vigente en 1965. El diagrama articula tres niveles organizativos: la Escuela (de izquierda a derecha), que distribuye las asignaturas durante seis años; los Institutos (rectángulos en color), responsables de las líneas docentes longitudinales y del Proyecto Profesional —ubicado en el 2.º semestre de 5.º año—; y el Departamento de Edificaciones, que coordina la práctica y el proyecto de título en 6.º año. Dentro de este entramado, destaca el Instituto de Edificación Experimental (IEE), que reúne los cursos de Estabilidad y Organización, gestiona la sección docente indicada y provee los laboratorios y métodos de ensayo que sostienen la dimensión tecnológica del currículo. Su influencia se proyecta hasta el último año, donde sus recursos experimentales alimentan la culminación profesional del estudiante. Fuente: Revista de la Construcción, no. 37 (1965): 51.

El IEE, dirigido por el arquitecto Francisco Aedo, se comprometió con el eje de edificación del plan de estudios, incentivando la innovación tecnológica y la investigación aplicada a los desafíos de la construcción nacional<sup>22</sup>. Para tal fin, el

22 “Presentación y propósitos”, *Revista Técnica y Creación*, no. 1 (1960): 1-3.



Instituto adoptó un enfoque técnico-científico<sup>23</sup> y se propuso funcionar como una plataforma integral que combinó docencia, investigación aplicada al estudio avanzado de materiales y técnicas constructivas innovadoras, y un —hasta entonces incipiente, pero estratégico— vínculo con el sector productivo<sup>24</sup>. Aedo sostenía que “si bien es cierto que el resultado de la investigación repercute a la larga en el medio social y es capaz de modificar la realidad con su impacto, esta acción es retardada y a veces, académica”<sup>25</sup>. Al respecto él reconocía que:

[...] la asociación Universidad-Empresa o Investigación-Empresa, no es un asunto que fluya automáticamente del concepto de Universidad. [...] Para su maduración requiere un alto grado de preparación tecnológica en las materias comunes, por parte de los organismos universitarios y la real voluntad de la Empresa de utilizar esos organismos en su provecho, con una inteligente política de colaboración, de búsqueda y perfeccionamiento de métodos<sup>26</sup>.

La participación activa de los organismos universitarios y del sector empresarial permitiría —para Aedo— que la investigación trascienda la esfera académica y se proyecte en transformaciones concretas del medio social y urbano<sup>27</sup>.

La inquietud por consolidar la articulación entre el sector productivo y la formación académica se manifestó de forma sistemática en las instancias en que intervino el IEE, tal como lo demuestran las Jornadas Universidad-Empresa de la Construcción de 1963, que congregaron a representantes de la industria y a las universidades de Chile, Católica (Facultad de Arquitectura y Construcción Civil) y Federico Santa María<sup>28</sup>. Esta preocupación no se limitó al IEE. Tanto el IDIEM —Instituto de Investigaciones y Ensayos de Materiales de la Universidad de Chile— como el DICTUC —Dirección de Investigaciones Científicas y Tecnológicas de la Pontificia Universidad Católica de Chile— impulsaron programas de experimentación y certificación de materiales orientados a su inserción en la industria. A diferencia de estos institutos —radicados en facultades de construcción o ingeniería<sup>29</sup>—, el IEE articuló la dimensión tecnológica con el diseño arquitectónico, circunstancia explicable por su adscripción a la Escuela de Arquitectura, donde la expresión formal y el proyecto constituían preocupaciones centrales.

23 Méndez, y Saavedra, “La innovación tecnológica, un espejo de los años 60: Las huellas del IETcc se leyeron en la chilena Técnica y Creación”, 108.

24 Francisco Aedo, “Asociación universidad-empresa planta piloto de prefabricación en madera”, *Revista Técnica y Creación*, no. 9 (1966): 5-6. Ver también “Asociación universidad-empresa plantea el IEE”, *Revista de la Construcción*, no. 52 (1966): 72.

25 Aedo, “Asociación universidad-empresa planta piloto de prefabricación en madera”, 5-6.

26 Aedo, “Asociación universidad-empresa planta piloto de prefabricación en madera”, 6.

27 En este artículo se ha preferido el uso del término “empresa” en lugar de “industria”, siguiendo la terminología empleada en las revistas especializadas de la época.

28 Ver “Jornadas Universidad-Empresa de la Construcción, primer hito en importante tarea”, *Revista de la Construcción*, no. 14 (1963): 10; y “Paso adelante constituyó celebración de las jornadas universidad-empresa de la construcción”, *Revista de la Construcción*, no. 16 (1963): 21.

29 El IDIEM fue fundado en 1898 como Taller de Resistencia y Ensayo de Materiales y está vinculado a la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad de Chile; El DICTUC, por otro lado, fue fundado en 1938 como Instituto de Investigaciones de Materiales en la Escuela de Ingeniería UC.





A partir de la convicción sostenida por Aedo de que la industrialización sólo avanza mediante la coordinación sistemática de ingenieros, arquitectos, constructores y técnicos<sup>30</sup>, el IEE no sólo reafirmó el principio de articular empresa y docencia, sino que, guiado por ese objetivo, concretó veintitrés proyectos en colaboración con agentes externos al ámbito universitario<sup>31</sup>: 18 obras edificadas, 1 proyecto de diseño, 3 ensayos tecnológicos y 1 asesoría técnica.

En primer lugar, entre las obras edificadas destacan seis viviendas de hormigón prefabricado en Augusto Villanueva 82<sup>32</sup>, la bodega-laboratorio de la hacienda Rinconada<sup>33</sup> y el muro cortina experimental del edificio Lido en Santiago<sup>34</sup>; en segundo lugar, el único proyecto íntegramente concebido y dirigido por el instituto fue el Campo Deportivo Municipal de Lampa<sup>35</sup>; en tercer lugar, los tres ensayos tecnológicos incluyeron el estudio de paraboloides hiperbólicos laminares<sup>36</sup>, el programa de pretensado en elementos de hormigón<sup>37</sup> y, en colaboración con Pizarreño, el desarrollo de un sistema de cielos para canoas de asbesto-cemento<sup>38</sup>; y en cuarto lugar, la asesoría técnica consistió en la elaboración del catastro estructural de los inmuebles dañados por el terremoto de 1960 en Concepción, Talcahuano, Lota y Chillán, realizada junto al Instituto de Vivienda, Urbanismo y Planeamiento con la participación de 68 alumnos y ayudantes bajo la dirección de Carlos Martínez<sup>39</sup>. Este conjunto de iniciativas refleja el compromiso social del instituto y pone de manifiesto la coherencia con la que articuló docencia, experimentación y transferencia tecnológica, consolidándose como referente académico en innovación constructiva dentro de las universidades públicas chilenas.

Además de su planta académica —en la que figuraban Francisco Aedo, Alberto Requena, César Caracci, Carlos Bravo, Carlos Martínez y Rolando Ramírez—, el IEE estableció convenios con 18 arquitectos externos. Entre ellos destacan Sergio González, Nicolás Ferraro, Ricardo Tapia, Ventura Galván, Alejandro Cresta y la dupla de Jaime y Osvaldo Larraín, cuyas contribuciones abarcaron ensayos de prefabricación, proyectos de vivienda experimental y asesorías estructurales puntuales. La diversidad de especialidades y trayectorias evidenció la capacidad del Instituto para vincular la investigación académica con la práctica profesional, configurando una red de cooperación que favoreció la transferencia de sus desarrollos tecnológicos al sector de la construcción nacional.

30 “La prefabricación en Chile: su necesidad y sus posibilidades”, *Revista de la Construcción*, no. 11 (1963): 15.

31 La labor del Instituto se documentó y difundió mediante la revista *Técnica y Creación*, publicación fundada expresamente con tal propósito.

32 Alberto Requena, “Cementos expandidos”, *Revista Técnica y Creación*, no. 3 (1961): 8-18. Ver también “Casas económicas “Inapreco””, *Revista de la Construcción*, no. 17 (1963): 50-51.

33 Hermogenes Pérez, “Bodega de vino de la hacienda Rinconada”, *Revista Técnica y Creación*, no. 6 (1963): 17-19.

34 Carlos Bravo, “Muro cortina para un edificio de Santiago: Asesoría del Instituto de Edificación Experimental: Edificio Lido”, *Revista Técnica y Creación*, no. 9 (1966): 77.

35 Alberto Requena, “Campo deportivo municipal de Lampa”, *Revista Técnica y Creación*, no. 8 (1965): 50.

36 Guido Morales, “Prefabricación de formas laminares”, *Revista Técnica y Creación*, no. 6 (1963): 15.

37 Alberto Requena, “Programa de experiencias de pretensado en el IEE y descripción del equipo”, *Revista Técnica y Creación*, no. 8 (1965): 51.

38 “Trabajos del IEE”, *Revista Técnica y Creación*, no. 11 (1967): 12.

39 “Encuesta al estado de la edificación en 4 ciudades: Concepción, Talcahuano, Lota y Coronel”, *Revista Técnica y Creación*, no. 2 (1961): 8-14.





Con el propósito de sistematizar y divulgar sus exploraciones en materiales, prototipos y obras—junto con las investigaciones tecnológicas de sus colaboradores—, el IEE creó la revista *Técnica y Creación*, publicada sin interrupción entre 1960 y 1967 bajo la dirección sucesiva de Guido Morales (1961-1963)<sup>40</sup>, Rolando Ramírez (1965-1966)<sup>41</sup> y Francisco Aedo (1966-1967)<sup>42</sup>. La estructura editorial de *Técnica y Creación* reflejaba la visión integral del IEE mediante secciones que articulaban investigación, práctica profesional y docencia. “Trabajos del IEE” registraba las experimentaciones internas con prefabricados y sistemas constructivos innovadores, mientras que “Estudios” abordaba investigaciones académicas sobre comportamiento estructural y nuevos materiales, muchos de los cuales se trasladarían posteriormente a la obra construida. “Informaciones Técnicas Industriales” daba cabida a los fabricantes de insumos, fomentando la sinergia entre la innovación industrial y las demandas proyectuales, y “Presentación de Obras” divulgaba edificios en curso o recién terminados que incorporaban técnicas emergentes.

Adicionalmente, la revista contemplaba una serie de secciones complementarias: “Proyectos”, dedicada a concursos y propuestas futuras; “Colaboraciones”, que registraba alianzas con el sector privado para investigación aplicada; y “Trabajos de Alumnos”, orientada a vincular la formación estudiantil con problemas reales de la disciplina. De esta manera, la revista no sólo publicó la reflexión teórica y la praxis constructiva desarrollada por al interior del IEE, sino que también se consolidó como plataforma para difundir los proyectos e investigaciones de colaboradores externos afines a la orientación tecnológica del Instituto<sup>43</sup>.

A pesar del interés manifestado por el IEE en proyectar una segunda etapa de la revista *Técnica y Creación*—con una periodicidad trimestral y un enfoque más estructurado y estable—dicha iniciativa no logró concretarse. Aunque el número 11, publicado en 1967, expresaba confianza en la continuidad del proyecto editorial<sup>44</sup>, fue el último número publicado de la revista. Si bien no se ha encontrado documentación que esclarezca las razones de su cierre, se puede inferir que su discontinuación estuvo vinculada a los profundos cambios institucionales que afectaron a la Universidad de Chile a partir de la reforma universitaria de 1968. En ese contexto, el IEE fue transformado en el nuevo Departamento de Matemáticas y Estructuras Arquitectónicas (DMEA), lo que probablemente interrumpió la continuidad editorial de la revista. A ello se suman las consecuencias de los acontecimientos políticos de 1973, que implicaron una

<sup>40</sup> Dirigente del Sindicato de la Construcción de la ciudad de Ovalle y de la Confederación Nacional de Trabajadores de la Construcción. Militante del Partido Comunista.

<sup>41</sup> Arquitecto de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile y uno de los fundadores del Development Planning Unit del University College London.

<sup>42</sup> Ex-académico de la Universidad de Chile, arquitecto, militante del Partido Socialista. Detenido desaparecido en dictadura.

<sup>43</sup> La estructura de la revista *Técnica y Creación* evolucionó a lo largo de sus 11 números. Si bien las secciones mencionadas fueron constantes —especialmente “Trabajos del IEE”, “Estudios” e “Informaciones Técnicas Industriales”—, algunos números adoptaron formatos especiales: el no. 5 (1963) se dedicó íntegramente a proyectos de prefabricación, el no. 8 (1965) incluyó un apartado en la obra de Oreste Depetris y su relación con Pier Luigi Nervi, el no. 9 (1966) con varias menciones a proyectos de la CORVI, entre otros. Esta flexibilidad editorial permitió al IEE responder a los énfasis investigativos de cada período, sin perder su enfoque técnico central.

<sup>44</sup> “Editorial”, *Revista Técnica y Creación*, no. 11 (1967): 5.



fuerte reestructuración de la Facultad y sus departamentos: cambios de autoridades, reducción del cuerpo académico y modificaciones curriculares. En ese proceso, el DMEA fue finalmente fusionado en 1974 con el Departamento de Tecnología Arquitectónica y Ambiental, dando origen al Departamento de Tecnología y Administración de Obras (DTAO). Con esto último, se terminó por diluir así no sólo la estructura original que había dado origen a la revista, sino también su fondo editorial.

Número de Revista	Contenido	Tipo de trabajo	Programa	Mandante	Contribución	Código línea de tiempo
Número 2 (1961)	Encuesta al estado de la edificación en cuatro ciudades	Asesoría técnica	Catastro de edificios	Concepción, Talcahuano, Lota y Coronel – Estado	Catastro	S/F
	Un nuevo aspecto en el conocimiento del hormigón, el revibrado	Obra	Bodega industrial	Fundación Salomón Sack	Diseño y construcción	C04
Número 3 (1961)	Laboratorio de Física Instituto Pedagógico (05.1959)	Obra	Edificio docente	Dpto. de Edificación, Facultad de Arquitectura	Ensayos y hormigonado	C02
	Casa particular Las Hualtatas 4717 (04.1960)	Obra	Vivienda unifamiliar	Arquitecto Sergio González	Ensayos y hormigonado	S/F
	Casa habitación Las Peñas 3067 (06.1960)	Obra	Vivienda unifamiliar	Arquitecto Hermógenes Pérez	Ensayos y hormigonado	S/F
	Edificio departamentos, Cuevas 760 - Rancagua (08.1960)	Obra	Vivienda colectiva	Arquitecto Ricardo Tapia	Ensayos y hormigonado	S/F
	Bodega fábrica, Independencia 4154 (09.1960)	Obra	Almacén industrial	Arquitecto Ricardo Tapia	Ensayos y hormigonado	S/F
	6 Casas habitación, Augusto Villanueva 82 (04.1961)	Obra	Conjunto habitacional	Arquitecto Ricardo Tapia	Ensayos y hormigonado	S/F
	Casa habitación, Rapa Nui 337 (04.1961)	Obra	Vivienda unifamiliar	Arquitecto Ricardo Tapia	Ensayos y hormigonado	S/F
	Casa habitacion, Juan Moya Morales 73 (09.1961)	Obra	Vivienda unifamiliar	Vireco Ltda.	Ensayos y hormigonado	S/F
	Escuela de Artes Aplicadas (construye Dpto. Edificación)	Obra	Escuela	Arquitecto Ventura Galvan	Construcción	C03
	Diseño y construcción cubierta del Teatro Sindical de Chuquicamata (1957)	Obra	Teatro	Arquitecto Alejandro Cresta	Diseño y construcción	C01
Número 4 (1962)	Cámaras térmicas	Instalaciones	Cámaras	Nicolas Ferraro y Cesar Caracci	Rediseño y construcción	S/F
	Losetas de Hormigón armado	Obra	Ampliación	Sin información	Diseño y construcción	C05
Número 6 (1963)	Asesorías a empresas. Construcción de viviendas de entresijos y cubiertas sistema INAPRECO	Obra	Viviendas	INAPRECO / CORVI	Construcción	C07
	Prefabricación de formas laminares	Ensayo	Ensayos	IEE	Construcción	C08
	Bodega de vino de la hacienda Rinconada (construye Dpto. Edificación)	Obra	Bodega	Profesor Daneri (Ing. Agrónomo UCh)	Diseño y construcción	C06
Número 8 (1965)	Campo Deportivo Municipal de Lampa (01.1964)	Proyecto	Campo deportivo	Municipalidad de Lampa	Diseño y dirección técnica	C10
	Programa de experiencias de pretensado y descripción del equipo	Ensayo	Ensayos	IEE, Cemento Cerro Blanco de Polpaico y CAP.	Construcción	C09
Número 9 (1966)	Muro de cortina para un edificio en Santiago	Obra	Fachada	Jaime y Osvaldo Larraín / Constructora Gastón Silva Jaraquemada	Diseño y construcción	D01
Número 10 (1966)	Práctica de Vacaciones	Obra	Posta	FECH / CORVI-MOP	Supervisión	S/F
	Los alumnos de Arquitectura en San Miguel	Obra	Exposición	Municipalidad de San Miguel	Supervisión	S/F
Número 11 (1967)	Templo Lo Valledor del Ejército de Salvación	Obra	Techumbre	Rolando Ramírez (Arq), Sergio Rica (Cal.) Raul Iriarte (C.Civil)	Construcción	C12
	Sistema de cielos para canoas Pizarreño	Ensayo	Cielo	Pizarreño	Construcción	C11

**TABLA 1** Registro de los trabajos realizados por el IEE, a partir de la revisión de todos los números de la revista Técnica y Creación, que dan cuenta de la práctica académica aplicada a la obra. (S/F: sin fotografía). Fuente: Elaboración propia, 2025.



En síntesis, el IEE constituyó un espacio de innovación técnica cuyo alcance se reveló plenamente a través de su articulación con la praxis profesional externa (tabla 1)<sup>45</sup>. La colaboración con arquitectos independientes permitió traducir los ensayos de laboratorio en soluciones construidas, siendo especialmente relevante la contribución de Osvaldo y Jaime Larraín. La sensibilidad plástica de los arquitectos Larraín —ya manifiesta en encargos anteriores— encontró en los recursos tecnológicos y el aparato investigativo del Instituto un contexto propicio para el desarrollo del Edificio Lido. Esta colaboración demuestra que el valor del IEE no radicaba únicamente en la investigación que impulsaba, sino en su capacidad para articularla con la visión proyectual de arquitectos colaboradores, generando obras en las que la exploración estética y la innovación constructiva lograron converger de manera excepcional.

### Convergencia tipológica, tecnológica y proyectual: el estacionamiento Lido

A la luz de la trayectoria investigativa del IEE, el Edificio-Estacionamiento Lido (1964-1967) se presenta como un caso singular donde confluyen tipología, investigación y práctica profesional. Ubicado en el anillo definido por el Plan General Urbano de Santiago, el Lido fue resultado de la colaboración entre los arquitectos Jaime y Osvaldo Larraín, la Constructora Gastón Silva Jaraquemada —responsable de promover la obra— y el IEE, institución convocada para asesorar tanto en el diseño como en la ejecución de la envolvente<sup>46</sup>. La incorporación de paneles prefabricados de hormigón armado en la fachada responde a la búsqueda geométrica y rítmica impulsada por los arquitectos Larraín, quienes ya habían explorado estos recursos en obras anteriores como el Edificio Copacabana (Viña del Mar, 1963) y Huérfanos 1373 (Santiago, 1964).

Si bien los ejemplos mencionados ya evidencian de manera clara la modulación de la envolvente, resulta imprescindible considerar otras obras de los arquitectos en el centro de Santiago —como los edificios en Mac-Iver (1951), Miraflores (1952), Plaza de Armas (1953), Finanpro (1961), Ahumada (1964) y Enaco (1964)— cuyas fachadas manifiestan igualmente una preocupación constante por el ritmo y la proporción. Por lo tanto, el diseño del Edificio Lido debe entenderse como parte de una exploración tipológica recurrente en la obra de los Larraín, y no puede atribuirse exclusivamente a la asesoría del IEE<sup>47</sup> (fig. 5). Ahora bien, en el edificio Lido esta exploración alcanzó una complejidad

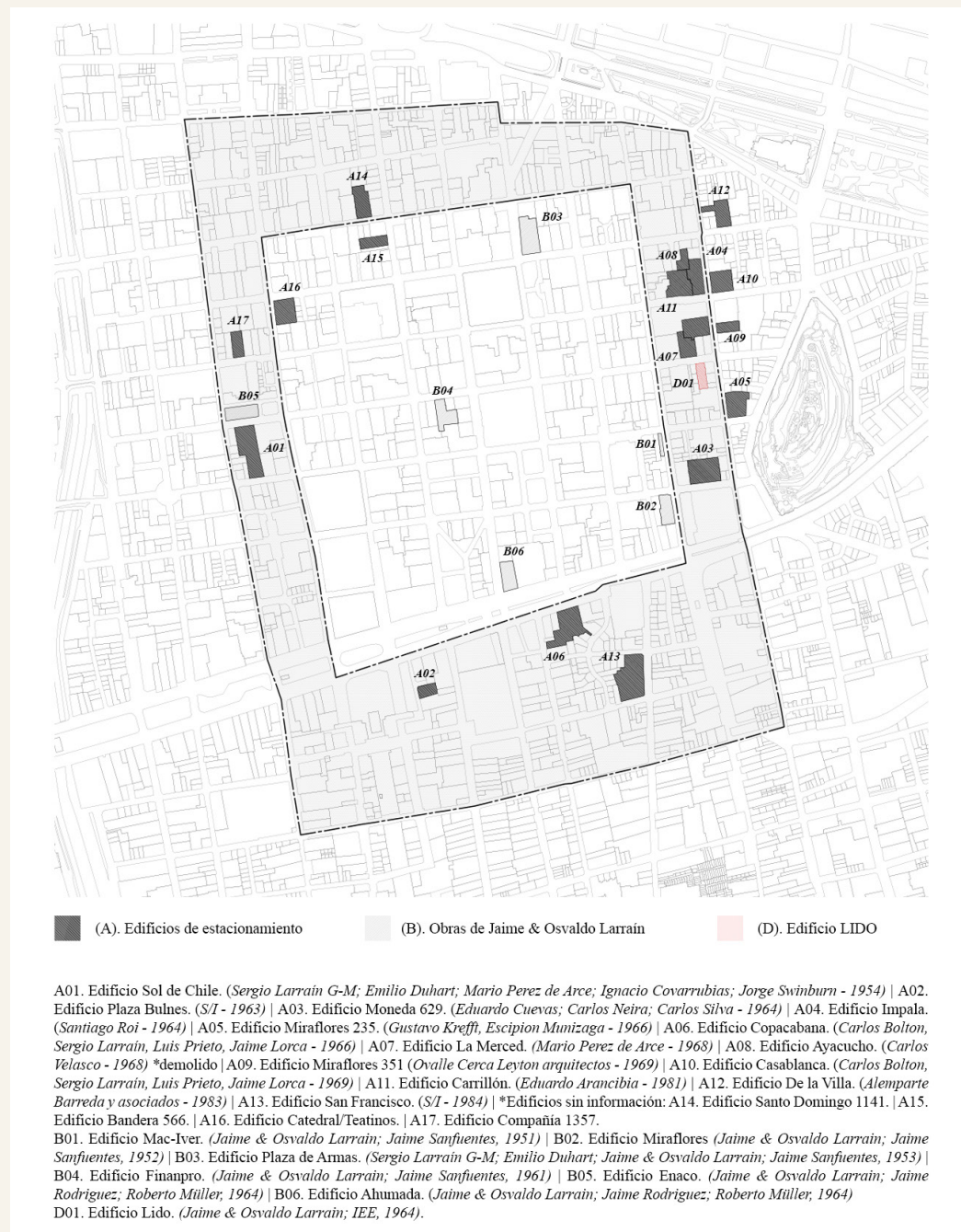
<sup>45</sup> A pesar de la síntesis presentada en la tabla, conviene recordar que el IEE informó en la *Revista de la Construcción* sobre varias iniciativas adicionales, entre las que destacan: (1) el diseño de un banco para la fabricación de elementos pretensados; (2) la evaluación del aporte de los cementos Polpaico; (3) el desarrollo de un sistema para determinar los coeficientes de aislación térmica en complejos constructivos; (4) el estudio y la preparación de cementos expandidos destinados a mejorar el aislamiento térmico; (5) la exploración del uso de piedra pómez como agregado ligero en hormigones; (6) el ensayo de una estructura de doble curvatura en ferrocemento; y (7) la investigación de elementos prefabricados de hormigón armado para viviendas económicas. Ver “Paso adelante constituyó celebración de las jornadas universidad-empresa de la construcción”, 48. También se suman los proyectos: (1) Impermeabilidad del hormigón ordinario; (2) Incombustibilidad de la madera; (3) Usos de adhesivos estructurales en reemplazo de las uniones convencionales; y (4) Protección de la madera con revestimiento de resinas sintéticas. Ver “Asociación universidad-empresa plantea el IEE”, 72.

<sup>46</sup> Según Bravo, “Muro cortina para un edificio de Santiago”, 77, la iniciativa de incorporar al IEE fue impulsada por la Constructora Gastón Silva Jaraquemada; por el contrario según “Ahora se investiga en todo Chile”, *Revista de la Construcción*, no. 36 (1965): 65, señala que fueron los arquitectos quienes solicitaron la asesoría. Entenderemos, entonces, que la colaboración se gestó de manera consensuada entre arquitectos y constructora.

<sup>47</sup> Pablo Altikes, “Jaime Larraín V. + Osvaldo Larraín E.: Composiciones geométricas y proposiciones urbanas”, *Revista AOA*, no. 14 (2010): 22-45.

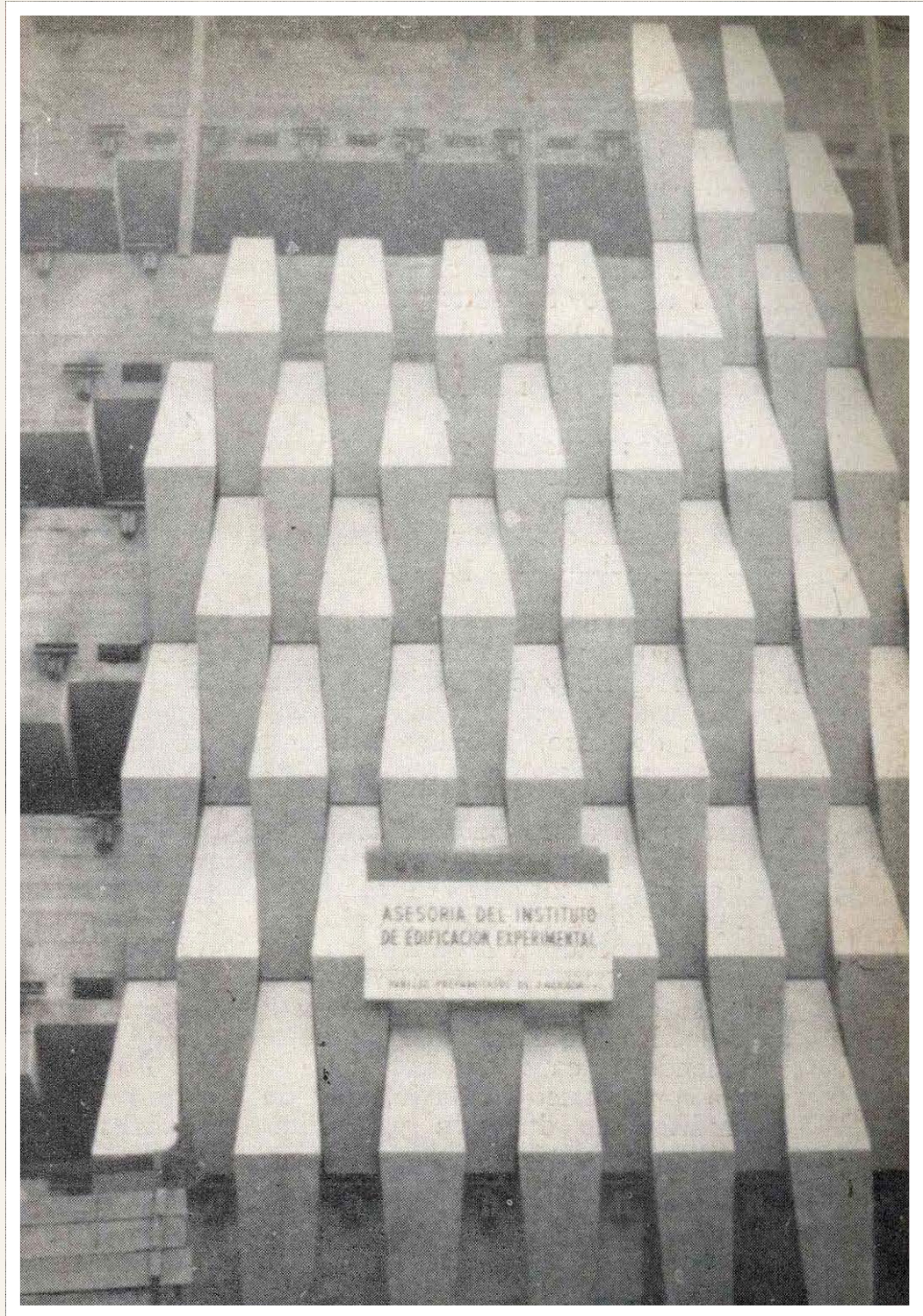


formal y constructiva mayor gracias a las técnicas de optimización estructural desarrolladas en los laboratorios del Instituto. Durante su construcción, el Lido operó como un laboratorio in situ, en el que la investigación académica se materializó en una solución arquitectónica concreta. Este proceso puso de manifiesto el potencial de la colaboración entre diseñadores, constructores y la academia para expandir los límites expresivos de la prefabricación (fig. 6).



**FIGURA 5** Plano del centro de Santiago que grafica el "Anillo de Estacionamientos"(1960), destacando un conjunto de 18 edificios destinados a este uso, construidos entre 1954 y 1984. El mapa también sitúa las obras proyectadas por la dupla de arquitectos Jaime y Osvaldo Larraín en el centro histórico, así como el Edificio LIDO. Fuente: Elaboración propia, 2025.





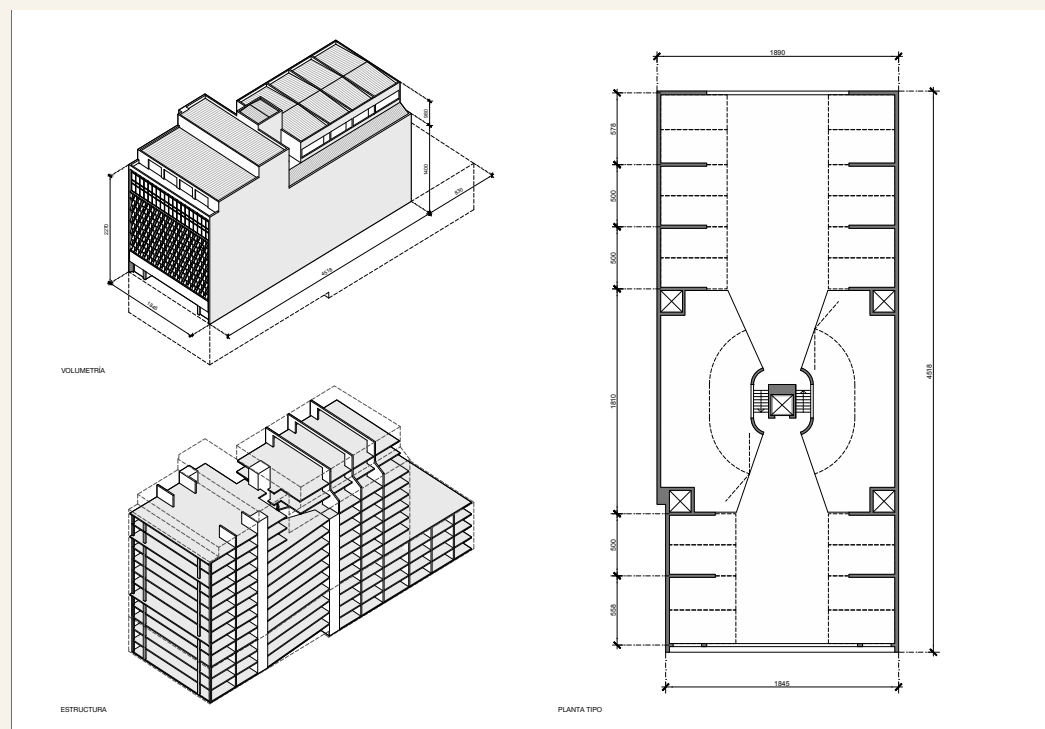
**FIGURA 6** Portada de artículo sobre fachada del Lido, indica “Asesoría del Instituto de Edificación Experimental”. Fuente: Carlos Bravo, 1966, fotografía extraída de la Revista Técnica y Creación, n° 9: 77.

El Lido fue proyectado en un predio de 977m<sup>2</sup> ubicado en la calle Huérfanos como un edificio de uso mixto: locales comerciales en la planta baja, estacionamiento en los niveles intermedios con capacidad para 252 vehículos y oficinas en los pisos superiores



(fig. 7). El edificio, concebido como una estructura de hormigón armado, se organiza en tres niveles subterráneos y nueve plantas sobre rasante, alcanzando una superficie total construida de 10344m<sup>2</sup>. Los subterráneos ocupan la totalidad del terreno (18,9×53m), mientras que los pisos superiores se retranquean 8,3m respecto del deslinde posterior, configurando una planta de 18,9×45,18m y un patio interior que optimiza la ventilación y facilita las maniobras internas.

El edificio se estructura en torno a un núcleo central que alberga el ascensor y las escaleras, en torno al cual una rampa helicoidal conecta los distintos niveles. Los estacionamientos se distribuyen hacia los frentes norte y sur del predio. El sistema estructural combina muros y vigas: los muros, de 3,70m de longitud y 25cm de espesor uniforme, se disponen cada 5,00m, ancho que permite alojar dos plazas de estacionamiento entre ejes, y cuentan con una altura libre de 2,10m. Las losas, de 15cm de espesor, aportan la rigidez y la capacidad resistente requeridas para el conjunto.



**FIGURA 7** Dibujo axonométrico en volumetría, estructura y planta tipo del Edificio Lido. Fuente: Elaboración propia, 2025, según la información de las planimetrías del archivo DOM Municipalidad de Santiago.

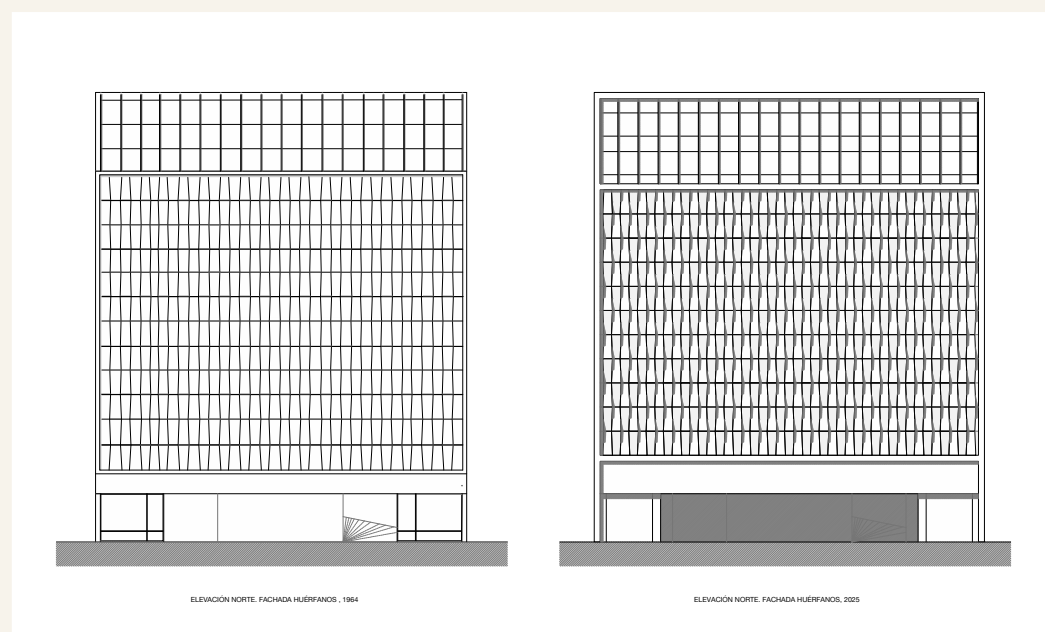
La intervención del IEE tuvo lugar cuando la obra gruesa ya estaba avanzada y el diseño de fachada, concebido por los arquitectos Larraín, demandaba una solución constructiva viable. Convocado como vínculo entre la academia y la industria, el IEE aportó su experiencia en prefabricación para materializar la propuesta geométrica de los autores en un sistema de paneles tridimensionales de hormigón armado, montados como un muro cortina no estructural. La estandarización de estas piezas permitió su fabricación e instalación de manera independiente al ritmo de avance de la estructura,





lo que acortó los plazos y simplificó la ejecución de la obra<sup>48</sup>. Así, la colaboración entre el Instituto y los arquitectos posibilitó la construcción de la fachada sin recurrir a tecnologías más complejas ni sacrificar la expresividad proyectada.

La ejecución de la obra quedó documentada en la revista Técnica y Creación (1966), que registró con detalle la fabricación de los paneles y su montaje en obra. La comparación entre los planos iniciales, las fotografías publicadas y el estado final muestra variaciones mínimas pero reveladoras: ajustes en las juntas de los módulos, cambios puntuales en anclajes y leves redefiniciones de ritmo para facilitar la secuencia de izado. Estas correcciones confirman que la fachada se desarrolló como un laboratorio in situ, donde IEE, constructora y arquitectos ensayaron, validaron o reformularon soluciones conforme surgían desafíos técnicos. El resultado es fruto de un diálogo continuo entre diseño y ejecución, en el que cada parte intervino para compatibilizar la ambición plástica con la viabilidad constructiva.



**FIGURA 8** Comparación planimétrica entre el diseño de la fachada proyectada en 1964 y la finalmente construida. Fuente: Elaboración propia, 2025, según la información de las planimetrías del archivo DOM Municipalidad de Santiago y constatación en terreno.

Las variaciones más significativas emergieron en la modulación de la envolvente. Los planos preliminares y la memoria del IEE consignaban una matriz de 250 módulos completos y 36 medios módulos, todos descritos genéricamente como “diedros de hormigón armado de aproximadamente un metro cuadrado”<sup>49</sup>. El levantamiento actual, en cambio, registra 215 módulos completos, 46 medios módulos y 22 piezas de ajuste insertas en los encuentros con los muros medianeros (fig. 8). Esta discordancia cuantitativa revela que, aun cuando la lógica geométrica estaba definida desde el inicio, sus dimensiones —intencionadamente no fijadas al milímetro— quedaron abiertas

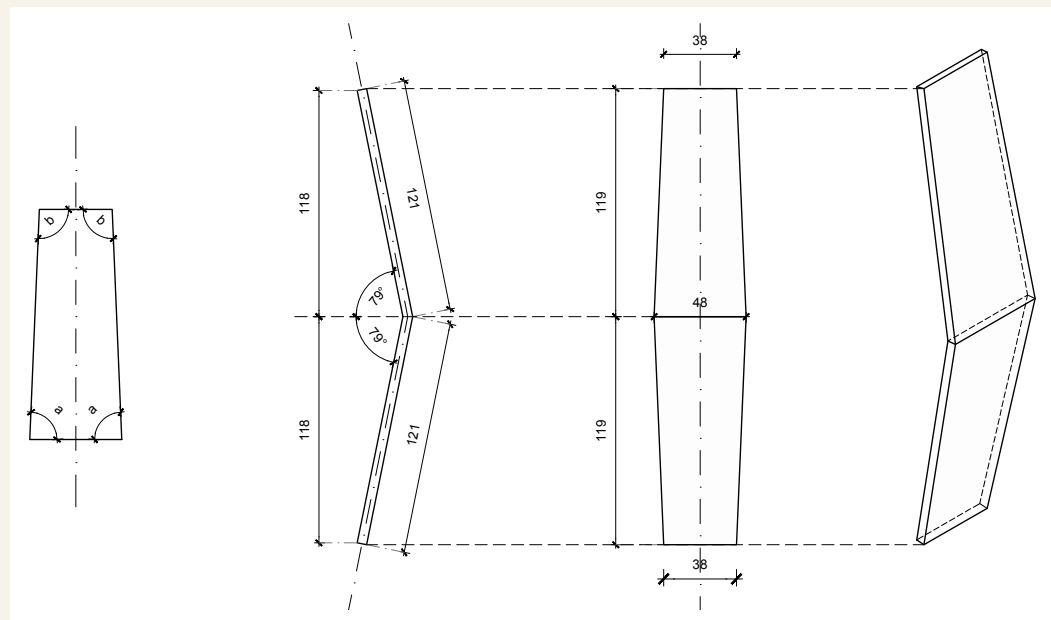
<sup>48</sup> Bravo, “Muro cortina para un edificio de Santiago”, 77.

<sup>49</sup> Bravo, “Muro cortina para un edificio de Santiago”, 78.



a ajustes in situ. La ausencia de cotas exactas habilitó a la constructora, al IEE y a los arquitectos a reformular la trama durante el montaje, respondiendo a tolerancias reales de la estructura y a requerimientos de sellado lateral. Así, la fachada pasó de ser un esquema teórico a un sistema adaptativo cuyo refinamiento se resolvió a pie de obra, confirmando la naturaleza dialógica del proceso.

El módulo adoptó la forma de un diedro constituido por dos trapecios isósceles de 121 cm de altura unidos por sus bases mayores; ambos planos se pliegan hasta conformar un ángulo cercano a  $158^\circ$ , generando un elemento tridimensional de 238 cm de largo, con un ancho variable entre 48 cm en su arista exterior y 38 cm en la interior (fig. 9). Esta volumetría, lejos de obedecer a un gesto únicamente plástico, responde a exigencias operativas propias de un estacionamiento en altura: el quiebre del plano facilita la entrada de luz natural, regula las vistas entre el interior y el exterior y crea ranuras perimetrales que favorecen la renovación de aire y disipan los gases de escape. Así, la expresión formal del diedro articula simultáneamente una estrategia de ventilación, iluminación y control visual, integrando rendimiento ambiental y composición geométrica en una misma pieza prefabricada.



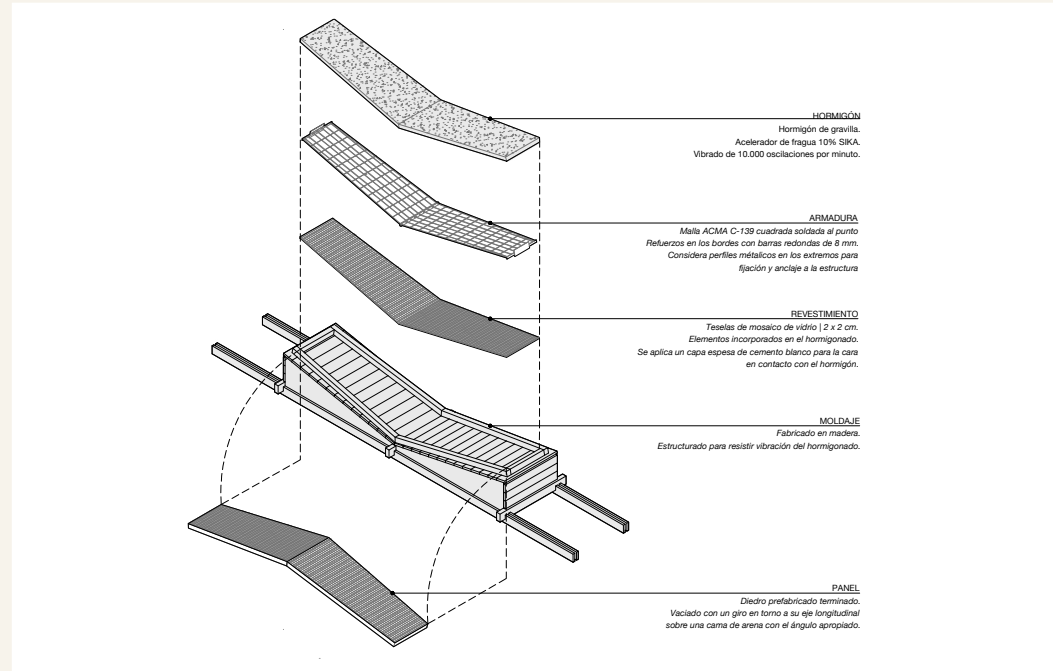
**FIGURA 9** Diseño y dimensiones del módulo: 1. Trapecio isósceles / 2. Vista perfil / 3. Vista frontal / 4. Vista tridimensional. Fuente: Elaboración propia, 2025, según planimetrías y constatación en terreno.

Para la prefabricación de los módulos, se desarrollaron moldajes de madera diseñados para resistir la vibración durante el hormigonado y facilitar el desmolde de los elementos (fig. 10, fig. 11 y fig. 12). El hormigón, gracias a sus cualidades materiales —como la resistencia a la intemperie, la estabilidad dimensional y la facilidad de producción—, se consolidó como la opción más adecuada para este propósito. Según lo indicado en la memoria técnica del proyecto, se trabajó con hormigón de gravilla dosificado con aditivos acelerantes de fraguado, lo que permitió un desmolde en un tiempo reducido y una resistencia mecánica adecuada en pocas horas<sup>50</sup>. Sin embargo,

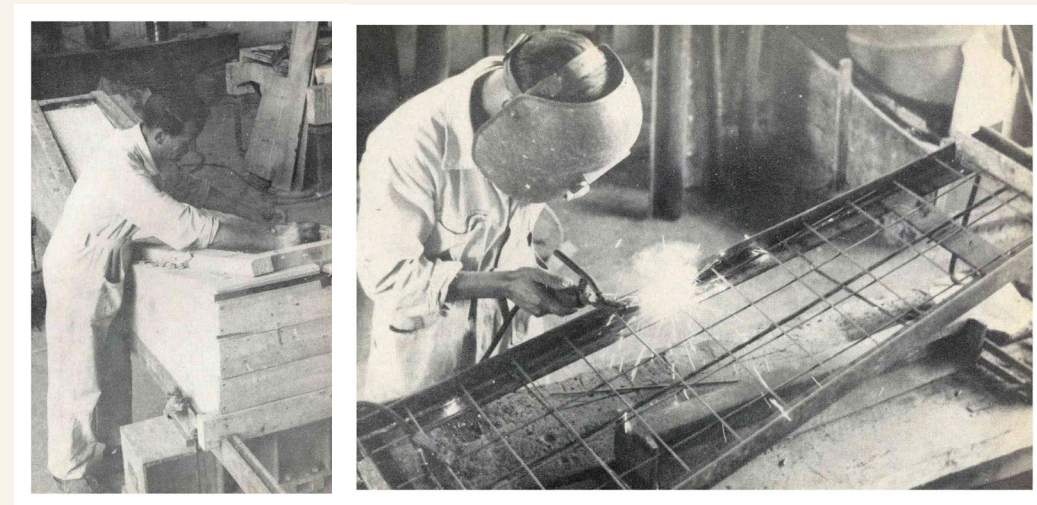
<sup>50</sup> Bravo, "Muro cortina para un edificio de Santiago", 80.



su peso en comparación con otros materiales ligeros requirió la incorporación de una pletina de fijación, que permitiera la unión de las placas prefabricadas a un soporte metálico anclado a la estructura del edificio (fig. 13)<sup>51</sup>. Este soporte se ejecutó a partir de 3 barras de acero empotradas en el muro sobre las cuales se soldaron 2 perfiles L y 1 perfil Costanera (fig. 14). Cada módulo fue izado con un sistema de poleas y fijado mediante pernos de acero a los perfiles metálicos, lo que permitió absorber diferencias de posición sin comprometer la estabilidad de la fachada<sup>52</sup>.



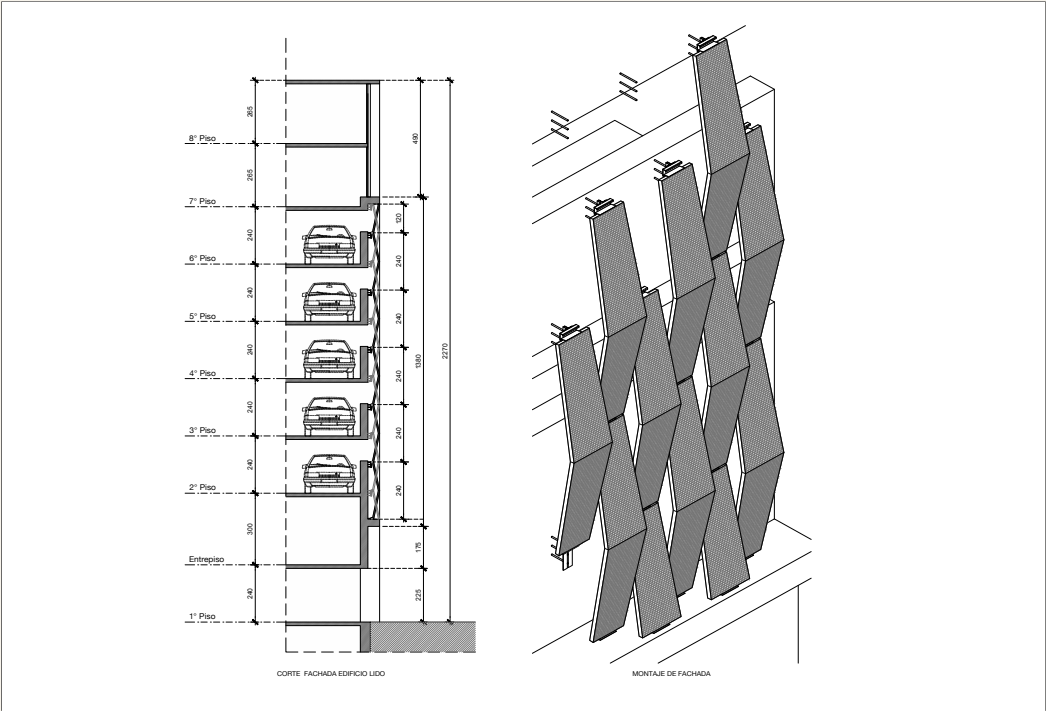
**FIGURA 10** Despiece axonométrico de la fabricación del módulo. Fuente: Elaboración propia, 2025, según memoria técnica del IEE.



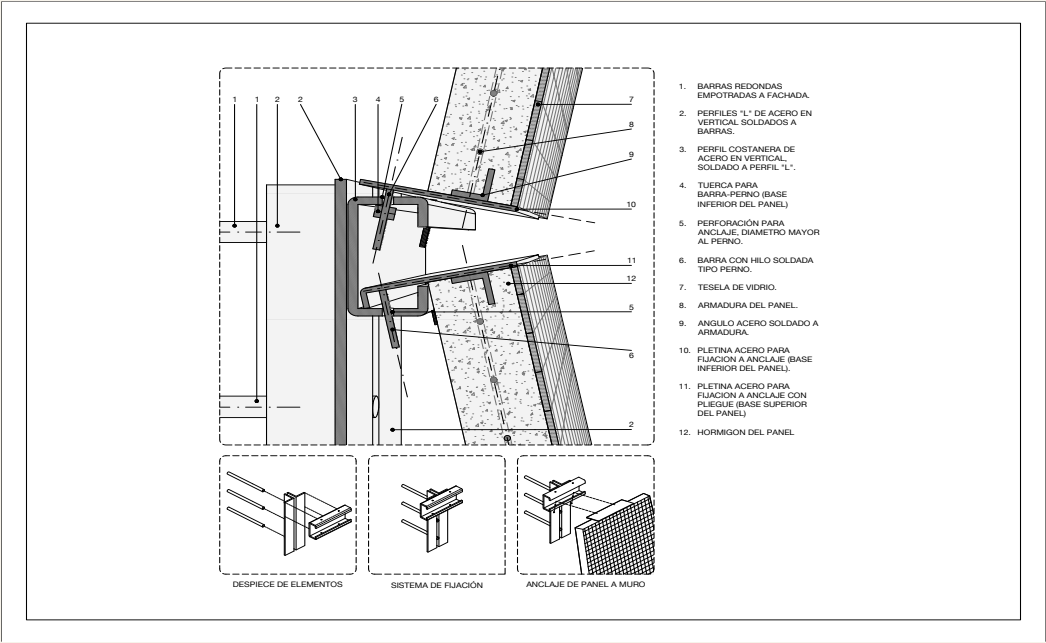
**FIGURA 11** Elaboración de armadura. Fuente: Carlos Bravo, 1966, Fotografía extraída de la Revista Técnica y Creación, n° 9: 75. **FIGURA 12** Colocación de revestimientos en moldes. Fuente: Carlos Bravo, 1966, Fotografía extraída de la Revista Técnica y Creación, n° 9: 77.

<sup>51</sup> Bravo, "Muro cortina para un edificio de Santiago", 78.

<sup>52</sup> Bravo, "Muro cortina para un edificio de Santiago", 82.



**FIGURA 13** Dibujo planimétrico sobre la relación entre la estructura y la fachada. Fuente: Elaboración propia, 2025, según planimetrías y constatación en terreno.



**FIGURA 14** Detalles de sistema de fijación y anclaje de la fachada a la estructura. Fuente: Elaboración propia, 2025, según planimetrías y constatación en terreno.

Si bien el diedro resolvía requerimientos funcionales críticos, el equipo nunca perdió de vista la dimensión expresiva de la fachada. Los arquitectos Larraín insistieron en conferir al paramento una cualidad táctil y cromática que trascendiera la simple exposición del



hormigón. Para satisfacer esta demanda<sup>53</sup>, el IEE incorporó una cama de mosaico vítreo al encofrado: sobre el molde se dispuso una capa de teselas cuadradas de 2x2cm, tras lo cual se colocó la armadura y se vertió el hormigón, permitiendo así que el acabado quedara integrado al propio proceso de prefabricación<sup>54</sup>. Para optimizar la adherencia con el hormigón, el IEE incorporó una capa intermedia de cemento blanco, que no alteraba la expresión translúcida de las teselas. El revestimiento de mosaicos contempló dos colores distintos según cada plano: blanco en la sección superior y gris en la inferior (fig. 15)<sup>55</sup>. Así, la fachada combina la racionalidad constructiva del módulo tridimensional con un revestimiento policromo que refuerza la lectura plástica del edificio, prueba de un diálogo constante entre exigencias técnicas y aspiraciones estéticas.

Pese al énfasis del IEE en promover la transición “de la obra artesanal a la obra industrial” —idea reiterada en las páginas de Técnica y Creación<sup>56</sup>—, la materialización de los paneles del Lido revela una fase intermedia donde la racionalidad seriada convive con procedimientos artesanales. El sistema de moldaje permitió prefabricar y estandarizar la construcción de los módulos, pero cada panel requirió la disposición cuidadosa de la malla vítrea y el ajuste puntual de los herrajes de izado —ambos ejecutados por miembros del IEE—. Del mismo modo, la variación de medios y cuartos de módulo implicó ajustes de carpintería en el encofrado más propios de un taller que de una línea industrial. El edificio, por tanto, encarna una dialéctica entre la búsqueda de eficiencia seriada y la pericia artesanal, ilustrando tanto las posibilidades como los límites de la industrialización constructiva chilena de los años sesenta. En esta clave, el Lido no solo refleja la transferencia entre academia y empresa, sino que también testimonia un momento de transición tecnológica en el que la prefabricación empieza a modular la arquitectura local sin desprenderse por completo de la tradición manual que la precede.

Aunque la idea de una envolvente ventilada compuesta por paneles seriados remite a precedentes como el Henry Ford Hospital Garage, donde módulos hiperbólicos de polvo de mármol ofrecen un ritmo geométrico estrictamente industrial, el Lido encarna una etapa intermedia entre esa lógica fabril y la tradición manual local. Los módulos diedros, prefabricados con el apoyo técnico del IEE, derivan de procesos normalizados de hormigonado. Sin embargo, su confección incorporó operaciones manuales que revelan un oficio propio del taller. El resultado conjuga funcionalidad ambiental (ventilación e iluminación) con una composición autónoma que dota a la fachada de una expresividad singular. Esta síntesis de estandarización y artesanía materializa la aspiración del IEE: impulsar la innovación constructiva sin renunciar a la dimensión plástica y al anclaje cultural de la arquitectura.

<sup>53</sup> El Instituto reconoció en sus memorias que el color natural y la textura del hormigón podrían haber bastado como terminación, pero aceptó la variante planteada por los arquitectos y la resolvió técnicamente durante la producción de los paneles. Bravo, “Muro cortina para un edificio de Santiago”, 78.

<sup>54</sup> Bravo, “Muro cortina para un edificio de Santiago”, 78.

<sup>55</sup> Bravo, “Muro cortina para un edificio de Santiago”, 78.

<sup>56</sup> “Exposición de los Institutos y del Departamento de Edificaciones de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Chile”, *Revista Técnica y Creación*, no. 8 (1965): 72.





**FIGURA 15** Tesela original de los módulos, que permitió el trabajo de levantamiento de información del edificio. Fuente: Elaboración propia, 2025.

### Conclusiones

Aunque este artículo ha tomado como caso de estudio el Edificio Lido —analizado en detalle por constituir un ejemplo paradigmático de transferencia entre la academia y la empresa, que hizo posible materializar el proyecto de los arquitectos Larraín gracias a las innovaciones del IEE—, su eje central es precisamente esa dinámica de transferencia,





actualmente comprendida como vinculación con el medio. Por ello, las reflexiones finales se orientan a profundizar en los alcances y proyecciones de la articulación entre universidad y sector productivo, más que en el edificio en sí, cuyo análisis ya ha sido desarrollado en el capítulo anterior.

La revisión de fuentes confirma que el IEE nació con una explícita vocación de transferencia tecnológica entre la universidad y la empresa. Desde 1952, sus directivos y docentes difundieron esta agenda en artículos, foros sectoriales y convenios de ensayo de materiales, anticipando la actual vinculación con el medio que hoy orienta las políticas universitarias. Dentro del panorama nacional, el IEE se distinguió de organismos coetáneos —como el IDIEM y el DICTUC— al situar la experimentación material en el centro mismo del proyecto arquitectónico, con especial énfasis en el uso del hormigón, el ferrocemento y los sistemas prefabricados.

El Edificio Lido ejemplifica esta convergencia poco frecuente entre investigación universitaria, práctica profesional y ejecución empresarial en el Santiago de los años sesenta. Gracias a la colaboración con los laboratorios del IEE, la propuesta plástica de Jaime y Osvaldo Larraín se tradujo en un sistema constructivo viable que estandarizó el hormigonado, resolvió anclajes y ensayó la aplicación de mosaico vítreo. La obra revela, además, una fase intermedia de la modernización local: aunque el IEE impulsaba métodos industriales, la producción de paneles conservó operaciones manuales propias del taller y la producción artesanal, evidenciando los límites y posibilidades de la prefabricación chilena de la época.


Aunque el IEE dejó de operar en 1968, su legado persiste en dos dimensiones. Por un lado, los ejemplares digitalizados de Técnica y Creación constituyen un valioso repositorio histórico que documenta un modelo pionero de colaboración interdisciplinaria frente a los desafíos urbanos de la segunda mitad del siglo XX. Por otro, edificios como el Lido encarnan esa filosofía en el tejido urbano, recordando que la investigación universitaria alcanza su pleno sentido cuando se traduce en innovación construida.

Si bien la metodología empleada se sustentó en una revisión exhaustiva de dos revistas especializadas, profundizar en la trayectoria del Instituto y de otros organismos afines exige examinar los archivos internos de la Universidad. En ellos se encuentran programas de cursos, proyectos estudiantiles, informes de investigación y otros documentos inéditos que complementan y amplían la información publicada en prensa. La exploración de estos materiales permitiría comprender con mayor detalle la dinámica de transferencia entre academia y empresa —clave en la historia de la Universidad de Chile— y su impacto en la evolución disciplinar de la arquitectura, la construcción y la tecnología, abriendo así nuevas rutas para investigaciones futuras.

Este enfoque permitiría, además, reconstruir el recorrido profesional de Francisco Aedo —director del IEE— y situar su aporte en contexto. A partir del análisis realizado, es posible identificar a este profesor como uno de los principales impulsores de la experimentación con hormigón dentro del instituto. Su labor encarna el nexo entre investigación, docencia y aplicación técnica, y su rol en la consolidación de una cultura



experimental y colaborativa en el ámbito de la construcción. Los artículos consultados muestran cómo promovió ensayos a gran escala, exploró mezclas con materiales ligeros y fomentó la fabricación de elementos prefabricados, ampliando las posibilidades tecnológicas del material. Ese impulso se transmitió a su alumnado: arquitectos como Boris Guiñelman<sup>57</sup>, autor del edificio de Correos, plasmaron esas innovaciones en la práctica profesional mediante su trabajo con el hormigón armado<sup>58</sup>. La trayectoria de Aedo, aún poco estudiada, aparece así como un eje decisivo para comprender la transferencia de conocimiento entre la academia y la construcción chilena de la época.

Esta reflexión abre nuevas rutas para la investigación, orientadas a: (1) reconstruir las trayectorias de docentes —como Francisco Aedo— y egresados que impulsaron la modernización del sector de la construcción; (2) comparar las estrategias de vinculación con el medio desarrolladas por otros institutos asociados al plan de estudios de la época; y (3) examinar experiencias paralelas en la Universidad Católica y la Universidad Técnica Federico Santa María, con el fin de identificar convergencias y divergencias institucionales. Profundizar en estas dimensiones permitirá comprender cómo la cooperación entre academia y empresa no solo configuró la enseñanza de la arquitectura en Chile, sino que también incidió en la evolución de la historia de la construcción y la experimentación tecnológica en el país. Así, se podrán reconocer las huellas de estos procesos en las políticas actuales de innovación y extensión universitaria, así como su relevancia para afrontar los desafíos contemporáneos del sector. 

<sup>57</sup> Boris Guiñerman, "Tratamiento de superficies en obras de hormigón visto", *Revista Técnica y Creación*, no. 4 (1962): 102-107.

<sup>58</sup> Rodrigo Vera, conversación con uno de los autores, 04 de julio de 2025.



## Sobre los autores

**Fernando Contreras Orellana** es Arquitecto por la Universidad de Chile y Magíster en Estudios Avanzados en Arquitectura por la Universitat Politècnica de Catalunya. Desde 2022 es docente en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la U. de Chile, donde imparte los cursos de Geometría y Taller. En 2023 se incorporó como profesor al Departamento de Arquitectura de la UTFSM, dictando Geometría Arquitectónica y Taller. Adicionalmente, ha sido docente en otras instituciones como la USS, UNAB y UNIACC. Su enfoque docente integra Geometría Aplicada a la Arquitectura, Sistemas Constructivos y Diseño Proyectual con perspectiva Urbano-Patrimonial, explorando la relación entre innovación técnica y conservación del patrimonio.

**Francisca Elizabeth Pimentel** es Arquitecta por la Pontificia Universidad Católica de Chile y Magíster en Architecture and Historic Urban Environments por la University College London. Becaria ANID en el programa de Doctorado en Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Desde el año 2022 es docente en el Campus Creativo de la Universidad Andrés Bello, donde imparte Taller y Memoria Proyectual. Adicionalmente, ha sido docente en otras instituciones como la USS, UCH y UNIACC. Sus intereses de investigación articulan estudios críticos del patrimonio en paisajes post-extractivos, integrando conceptos como patrimonio tóxico.

### Declaración de contribución autoría CrediT

**Fernando Contreras** Conceptualización, Investigación, Metodología, Visualización, Redacción – borrador original, Redacción – revisión y edición.

**Francisca Pimentel** Conceptualización, Investigación, Redacción – revisión y edición.

### Conflicto de interés

Los autores no tienen conflictos de interés que declarar.



## Bibliografía

- Aedo, Francisco. "Asociación universidad-empresa planta piloto de prefabricación en madera", *Revista Técnica y Creación*, no. 9 (1966): 5-6.
- Altikes, Pablo. "Jaime Larraín V. + Osvaldo Larraín E.: Composiciones geométricas y proposiciones urbanas." *Revista AOA*, no. 14 (2010): 22-45.
- Arias, Beatriz, Cañas, Nicolás, y Vergara, Francisco. "Sobre la arquitectura prefabricada en Chile 1960-1973." *DU&P: Revista Diseño Urbano y Paisaje* 12, no. 29 (2012): 34-51. <https://doi.org/10.5354/0719-5427.2012.67890>
- Arizaga, Ximena. "Propuesta de caracterización de la renovación urbana en Chile. El caso de la comuna de Santiago Centro." *EURE* 45, no. 134 (2019): 169-191. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612019000100169>
- Bravo, Carlos. "Muro cortina para un edificio de Santiago: Asesoría del Instituto de Edificación Experimental: Edificio Lido." *Revista Técnica y Creación*, no. 9 (1966): 76-82. [https://revistasdex.uchile.cl/files/full/tecnica\\_y\\_creacion\\_9/72](https://revistasdex.uchile.cl/files/full/tecnica_y_creacion_9/72)
- McDonald, Shannon. *The Parking Garage: Design and Evolution of a Modern Urban Form*. Urban Land Institute, 2007.
- Méndez, Patricia, y Saavedra, Andrés. "La innovación tecnológica, un espejo de los años 60. Las huellas del IETcc se leyeron en la chilena Técnica y Creación." *Revista Indexada de Temas Académicos*, no. 9 (2018): 108-113. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/177164>
- Morales, Guido. "Prefabricación de formas laminares." *Revista Técnica y Creación*, no. 6 (1963): 15.
- Pérez, Hermogenes. "Bodega de vino de la hacienda Rinconada." *Revista Técnica y Creación*, no. 6 (1963): 17-19. <https://revistasdex.uchile.cl/index.php/ratc/article/view/3087/3009>
- Requena, Alberto. "Cementos expandidos." *Revista Técnica y Creación*, no. 3 (1961): 8-18. <https://revistasdex.uchile.cl/index.php/ratc/article/view/2999/2921>
- . "Campo deportivo municipal de Lampa." *Revista Técnica y Creación*, no. 8 (1965): 50. <https://revistasdex.uchile.cl/index.php/ratc/article/view/3133/3057>
- . "Programa de experiencias de pretensado en el IEE y descripción del equipo." *Revista Técnica y Creación*, no. 8 (1965): 51. <https://revistasdex.uchile.cl/index.php/ratc/article/view/3134/3058>
- Revista de la Construcción. "Dos problemas en el área metropolitana, la renovación urbana se posterga." *Revista de la Construcción*, no. 5 (1962): 16-18.
- . "Los estacionamientos de solución transitoria a vicio urbanístico." *Revista de la Construcción*, no. 10 (1963): 8-9.
- . "La prefabricación en Chile: su necesidad y sus posibilidades." *Revista de la Construcción*, no. 11 (1963): 8-15.



- . “Jornadas Universidad-Empresa de la Construcción, primer hito en importante tarea.” *Revista de la Construcción*, no. 14 (1963): 10-11.
- . “Paso adelante constituyó celebración de las jornadas universidad-empresa de la construcción.” *Revista de la Construcción*, no. 16 (1963): 21-49.
- . “Casas económicas “Inapreco”.” *Revista de la Construcción*, no. 17 (1963): 50-51.
- . “La entrevista del mes: la renovación de Santiago.” *Revista de la Construcción*, no. 32 (1965): 14-19.
- . “Asociación universidad-empresa plantea el IEE.” *Revista de la Construcción*, no. 52 (1966): 72-73.
- . “Ahora se investiga en todo Chile.” *Revista de la Construcción*, n.º 36 (1965): 65.
- Revista Técnica y Creación. “Editorial.” *Revista Técnica y Creación*, no. 11 (1967): 4-5. <https://revistasdex.uchile.cl/index.php/ratc/article/view/3181/3119>
- . “Encuesta al estado de la edificación en 4 ciudades: Concepción, Talcahuano, Lota y Coronel.” *Revista Técnica y Creación*, no. 2 (1961): 8-14. <https://revistasdex.uchile.cl/index.php/ratc/article/view/2985/2907>
- . “Exposición de los Institutos y del Departamento de Edificaciones de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Chile”, *Revista Técnica y Creación*, no. 8 (1965): 72.
- . “Presentación y propósitos.” *Revista Técnica y Creación*, no. 1 (1960): 1-3. <https://revistasdex.uchile.cl/index.php/ratc/article/view/2980/2901>
- . “Trabajos del IEE.” *Revista Técnica y Creación*, no. 11 (1967): 12-15.
- Vera, Rodrigo. “Exponentes elocuentes de la arquitectura moderna y funcional: Los edificios de estacionamientos en Santiago Centro.” *Revista 180*, no. 29 (2012): 38-43. <https://revista180.udp.cl/article/view/101>