

SANTIAGO: una ciudad inconclusa...

Arquitecto RENE MARTINEZ L.

Una de las características de nuestro estadio cultural, algunos dirán de nuestro subdesarrollo, parece ser la propensión a concebir proyectos desmesurados, unidos a la incapacidad consecuente de llevarlos a cabo. En todos los casos que analizaremos más adelante, esto no es sino la resultante de una contradicción entre imaginación creadora y recursos escasos.

¡Convengamos en que sería mucho peor al revés! Es así como la historia urbanística de los últimos 50 o más años, se encuentra, desgraciadamente para los santiaguinos, en el archivo de los proyectos inconclusos, frustrados o imposibles. Como una comprobación fehaciente de esta capacidad de concebir en grande y quedarse en el camino, me propongo recordar algunas de esas experiencias.

La perseverancia no parece ser una de nuestras virtudes urbanas! Comencemos pues con el proyecto del Barrio Cívico de Santiago.

El Barrio Cívico

Las primeras iniciativas se realizaron en 1918, durante el gobierno de Dn. Juan Luis Sanfuentes, año en que se sometió a la consideración del Gobierno un proyecto del arquitecto Juan Luis Mosquera. El proyecto actual es obra del urbanista vienés Karl Brunner, autor del Plano Regulador de Santiago entre 1932 y 1936.

El seccional Barrio Cívico fue objeto de un interesante informe de Brunner en el que analiza detenidamente los aspectos formales y funcionales del trazado.

Una de las sugerencias de Brunner fue la de crear un "edificio puente" desde la calle Gálvez a Nataniel, creando un arco de 36 metros de ancho que daría paso a la avenida central. Mediante este expediente arquitectónico cortaba la visión frontal de La Moneda desde la avenida e impedía que se viera aparecer detrás

de ella el conjunto espacialmente inarmónico del edificio de La Nación y los otros vecinos. Al cruzar el arco, el peatón tendría una visión frontal del Palacio, flanqueado por las torres del Ministerio de Hacienda y del Servicio de Seguro Social. En las palabras de Brunner:

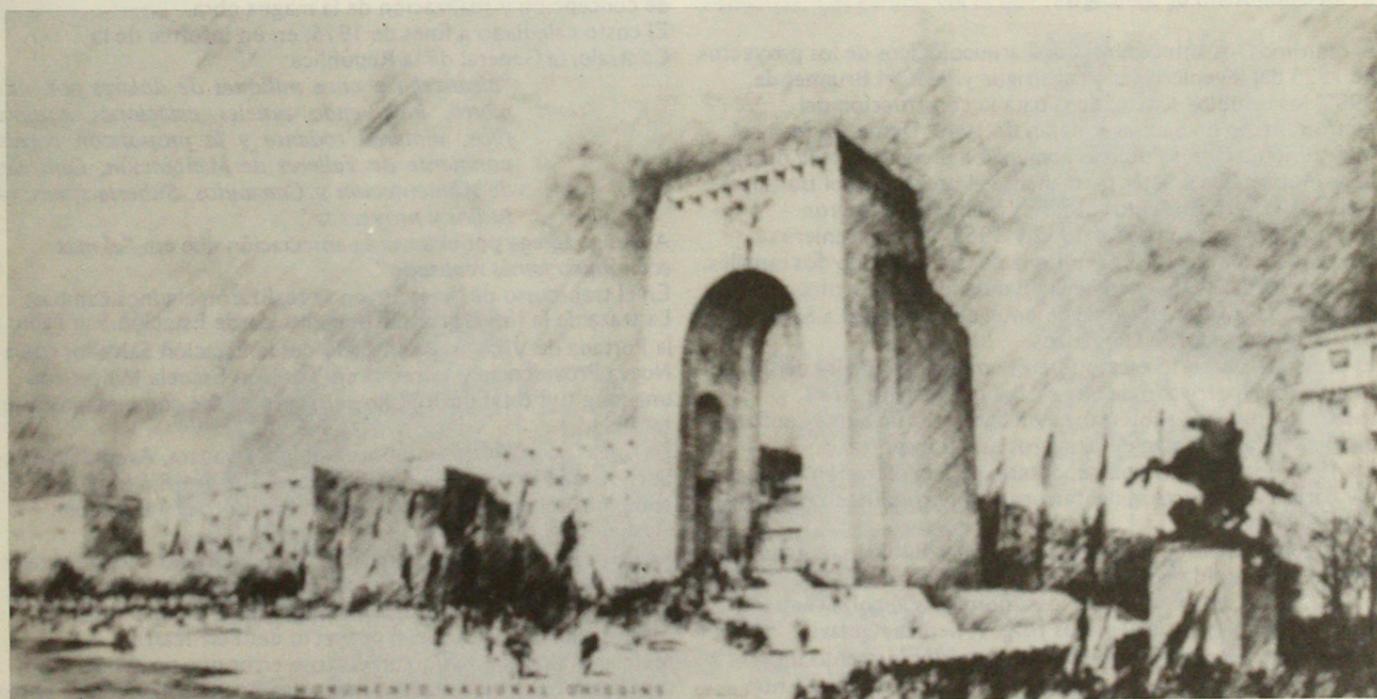
"ofreciendo así al espectador, un conjunto de imponente efecto, que será mayor cuando se construyan las fachadas de las calles Teatinos y Morandé de acuerdo a un proyecto tipo de edificación continua..."

Durante el gobierno de Dn. Arturo Alessandri y bajo el impulso del Ministro de Hacienda Dn. Gustavo Ross, se dió forma definitiva a los trabajos y se iniciaron las obras destinadas a concentrar Ministerios, servicios administrativos y organismos semifiscales. Las obras debían servir de marco a la celebración del cuarto centenario de la ciudad. Por concurso público ganado por el arquitecto Carlos Vera, se fijó la fisonomía arquitectónica del conjunto, tal como se encuentra hoy.

El Barrio Cívico aparecía concebido como un eje monumental que uniría el Palacio de La Moneda con la Plaza Almagro. En una maquette que se exhibía hasta no hace muchos años en el Ministerio de Obras Públicas, se mostraba su comienzo en La Moneda y su fin en un nuevo Palacio del Congreso Nacional ubicado al sur de la plaza. Por detrás del nuevo Congreso se abría una amplia avenida que empalmaba con el camino longitudinal sur (Gran Avenida) y que en su parte urbana estaba destinado a descongestionar las angostas calles Arturo Prat y San Diego.

El proyecto del nuevo Congreso fue desestimado a corto plazo y en su lugar se propuso la construcción de un gran edificio para el Ministerio de Educación.

Este proyecto tampoco tendría larga vida. En 1946 se proponía ubicar allí el "Santuario de la Patria" monumental estructura



Concurso Internacional "Santuario de la Patria". 1946. Arqto. Juan Martínez Gutiérrez.

concebida por el arquitecto Juan Martínez y premiada en Concurso Público. El proyecto, pese a sus méritos quedó olvidado para siempre. Cuestión de financiamiento...

En 1962 el Comité Pro-Monumento a Dn. Pedro Aguirre Cerda, obtuvo la aprobación para ubicar allí el monumento megalítico del escultor Lorenzo Berg. Este monumento, inicialmente ubicado en la Alameda, próximo a la Estación Central, fue también objeto de un Concurso Público ganado por Berg y el arquitecto Osvaldo Cáceres. En el traslado perdió su mayor interés que consistía en una llama monumental formada por cuerpos humanos, llama que se reemplazó por otra abstracta en cobre y que sería giratoria. La llama de cobre jamás llegó a materializarse. En su lugar apareció una figura naturalista de Dn. Pedro Aguirre, que se pierde en el espacio y que no tiene valor plástico alguno... Con este monumento se bloqueó definitivamente la salida sur de la Avenida Bulnes.

En 1968 la Corporación de Mejoramiento Urbano (CORMU) propuso un cambio sustancial para la edificación de los sitios eriazos de la Avenida. Ella consistía en levantar torres aisladas en el centro de las manzanas, creando una estructura baja de 3 a 4 pisos en todo el perímetro de la manzana. A nadie le pasó por la mente la idea que ese tipo de proyecto desvirtuaba definitivamente la expresión formal creada a través de 30 años, produciendo una ruptura de cauce y un desorden planimétrico y espacial. El proyecto, afortunadamente, pasó también al cajón del olvido.

Finalmente en 1981, por concurso público ganado por el arquitecto Juan Echenique, se bloqueó definitivamente el acceso norte con la construcción del Cenotafio de Dn. Bernardo O'Higgins.

Un proyecto de 50 años ha terminado por desvirtuarse totalmente. La gran arteria cívica se ha convertido en playa de estacionamiento.

En 1983, el Municipio anunció su intención de convertirla en área verde...

Otros proyectos.

Ni en el ejemplo anterior, ni en ninguno de los que siguen, es mi intención cuestionar la calidad arquitectónica o urbanística de los proyectos. Sólo me interesa destacar la falta de consecuencia, de continuidad de propósito, la incapacidad de realización y en último término el utopismo presente en cada uno de nuestros ambiciosos proyectos urbanos. Un utopismo que no proviene necesariamente de exageraciones idealistas sino de las deficiencias teóricas y prácticas de la técnica de evaluación económica de los proyectos.

El Metropolitano de Santiago

Si omitimos los antecedentes casi arqueológicos de los proyectos de 1925 del ingeniero Luis Lagarrigue y de Karl Brunner de 1932, los estudios sistemáticos para la construcción del Metropolitano de Santiago, datan de 1940. Desde esa fecha el Ministerio de Obras Públicas comenzó a preocuparse de buscar una solución de carácter permanente al problema del transporte urbano de Santiago. Estos estudios preliminares fueron completados entre los años 1952 y 1953 por el ingeniero Leopoldo Guillén quien propuso la construcción de dos ramales, uno por las calles Independencia-Bandera-Gálvez y otro por Bernardo O'Higgins-Diagonal Oriente, con un ramal a San Pablo, totalizando 29 kilómetros.

El proyecto despertó escaso interés en las autoridades debido a su alto costo, derivado de que estaba proyectado en su totalidad en forma subterránea y a la escasez de datos confiables en relación al volumen de pasajeros que transportaría.

En 1956 una iniciativa parlamentaria para la dictación de una ley para la construcción del ferrocarril metropolitano no obtuvo aprobación general.

Finalmente, en 1961, el Ministro de Obras Públicas designó una comisión presidida por el ingeniero Dn. Rosendo Caro con la participación, entre otros, de los arquitectos Nicolás García y Juan Parrochia y los ingenieros Jorge Keleman, Octavio Echevoyen y Roberto Hosven. Esta comisión presentó un informe que constituyó un avance técnico importante. Entre otras recomendaciones propuso la revisión de los proyectos existentes en función del crecimiento experimentado por la

ciudad y las directivas estructurales propuestas por el Plan Intercomunal aprobado en 1960, el estudio de nuevas líneas y la creación de una oficina técnica para realizar los estudios. La oficina técnica, transformada posteriormente en "Comisión Metropolitana de Transporte Rápido", comenzó a funcionar en 1965.

Desde el año anterior, la Oficina del Plan Intercomunal de Santiago a cargo del arquitecto Parrochia había realizado una revisión de los proyectos existentes, avanzando hacia la creación de nuevas líneas para el transporte urbano y suburbano con conexiones a la red de ferrocarriles y accesos a las áreas industriales propuestas por el Intercomunal.

La Comisión de Transporte impulsó, a partir de 1965, una serie de estudios destinados a recoger la información básica: encuesta de origen y destino, uso del suelo, volumen de tránsito, tiempo de viaje, etc.

En 1966 se llamó a una licitación internacional para realizar un estudio general de transporte que fue adjudicado a una empresa franco-chilena: BCON-SOFRETU-CADE.

Paralelamente, una comisión japonesa proponía la construcción de dos líneas, por Alameda y Santa Rosa, con dos alternativas: subterránea y "monorriel".

El estudio BCON-SOFRETU-CADE fue aprobado en 1968.

Proponía la creación de 5 líneas con 90.3 kms de extensión e incluía tramos subterráneos, a tajo abierto, de superficie y elevados. En opinión de los técnicos el estudio era uno de los más completos realizados en el mundo hasta esa fecha.

Los trabajos se inauguraron un día 29 de mayo de 1969, fecha histórica que fue anunciada por cadena nacional de radio y televisión.

Seis años después, el 15 de mayo de 1975, se inauguraba el tamo Estación Central-San Pablo. El acontecimiento motivó una felicitación (histórica!) del Ministro de Obras Públicas, Dn. Hugo León al Director del Metro, arquitecto Parrochia.

"Hoy tuve el placer, como Ministro y como chileno de recorrer el tramo Estación Central San Pablo... Este día nace sin duda el inicio de una nueva etapa en la obra emprendida, que estoy seguro nos permitirá inaugurar el tramo Alameda-San Pablo el 15 de junio próximo con asistencia de S.E. el Presidente de la República... Son precisamente realizaciones como ésta las que alienan a los pueblos... etc., etc."

El texto completo aparece en "Santiago en el tercer cuarto del Siglo XX" del ex-Director del Metro, colega Juan Parrochia, donde además puede consultarse con provecho todo el proceso de concepción y realización de la magna obra.

El costo calculado a fines de 1975, en un informe de la Contraloría General de la República:

"alcanzaba a once millones de dólares por kilómetro, incluyendo túneles, estaciones, equipos fijos, material rodante y la proporción correspondiente de Talleres de Mantenimiento, Centrales de Alimentación y Comandos, Subestaciones, estudios y proyectos".

A ello se agrega por el autor la apreciación que era "el más económico jamás realizado".

En el transcurso de la ejecución se realizaron algunos cambios. La traza de la línea 1, primitivamente desde Estación San Pablo a la Portada de Vitacura se trasladó desde Estación Salvador hacia Nueva Providencia y terminal en Estación Escuela Militar con una longitud total de 16,4 kms. Esta línea fue completada en su totalidad.

La línea 2 con un trazado por Avenida Vivaceta, Avenida Norte-Sur y Gran Avenida con una longitud total de 18,5 kms., se completó solamente entre Estación Los Héroes y Estación Ovalle con 8.6 kms.

En 1976, en un seminario realizado en el edificio Diego Portales y del cual tengo certificado de asistencia no muy voluntaria, el Ministro de Obras Públicas, Dn. Hugo León, en una larga intervención declaró que el proyecto del Ferrocarril Metropolitano había sido un costoso error que no debía repetirse por motivo alguno, que no se financiaba y que su costo recaía sobre todo el país para que una escasa proporción de santiaguinos pudiera disfrutar de una movilización subsidiada.

¡No puede haber duda que el cambio de opinión del Ministro debió ser el resultado del valor del kilómetro!

En 1984 se anunció la reanudación de los trabajos de la línea 2 desde la Estación Los Héroes hasta Mapocho y en septiembre de 1985 el Ministro presentó una exposición fotográfica celebrando los 10 años del Metropolitano. Ninguna mención se hizo de los 16 años de inicio de los trabajos ni de sus orígenes. La reanudación de los trabajos hizo renacer la polémica acerca de su conveniencia económica. ¿Se justifica o no se justifica? Lo que parece increíble a esta altura del proceso es que no exista un verdadero estudio de factibilidad. Mientras tanto el proyecto de 5 líneas y 90.3 kms. se ha reducido a 26 kms. incluyendo la extensión de la línea 2. Las restantes seguirán a la espera de que el país pueda o quiera invertir el equivalente de los once millones de dólares por kilómetro de 1975.

La Avenida Norte-Sur

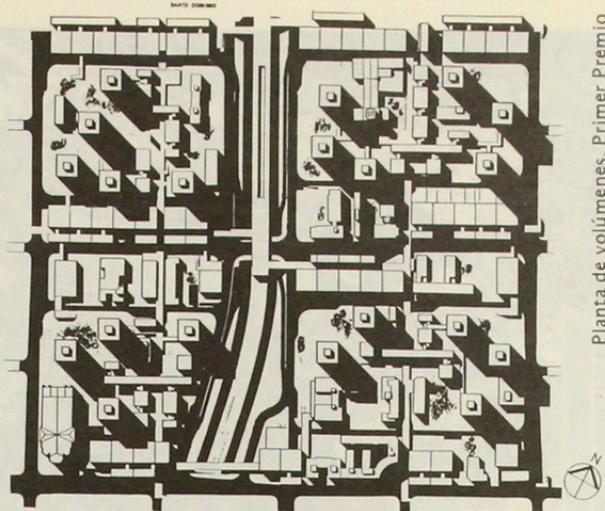
La Avenida Norte-Sur forma parte del Plan General de Vialidad realizado desde la Dirección General del Metro. Su situación prácticamente periférica al área central la convertía, en opinión de la Corporación de Mejoramiento Urbano en una posible zona de desarrollo lineal de carácter "central". A fin de promover un proceso de renovación del área, en el año 1972 se llamó a un Concurso para la ejecución de un Plan Seccional Mapocho-Alameda en una franja capaz de alojar 80.000 personas y una zona "nuclear" en el sector de la Iglesia de Santa Ana para otras 20.000 personas en 25 hectáreas.

La importancia del concurso promovido por CORMU y patrocinado por la Unión Internacional de Arquitectos atrajo concursantes de 37 países de los cuales se recibieron 87 proyectos provenientes de 25 países.

El jurado estuvo compuesto por arquitectos chilenos, americanos, y europeos: Aldo van Eyck de Holanda, Santiago Agurto de Perú, Antonio Quintana de Cuba, Marcos Vinograd de Argentina y Jorge Wong, Moisés Bedrack, Héctor Valdés y Miguel Lawner de Chile. El primero y segundo premio correspondieron a equipos de Argentina y Sud-Africa. Las menciones a Argentina (1), Suiza (1), Polonia (1), Chile (3) y Sud-Africa (1).

La magnitud del proyecto y su resonancia mundial lo hicieron acreedor a publicaciones europeas y americanas, entre otras L' Architecture d'Aujourd' Hui y Summa.

El programa desarrollado por los concursantes para el área módulo de 25 hectáreas consistía en una superficie de 312.500 m² de vivienda, 225.000 m² de equipamiento y 87.500 m² de estacionamiento.



Planta de volúmenes. Primer Premio.

El equipo ganador trabajó en el proyecto hasta septiembre de 1973, fecha en que fue suspendido por el Gobierno. En Editorial de revista Summa de marzo de 1975 en que aparece publicado el proyecto decía lo siguiente:

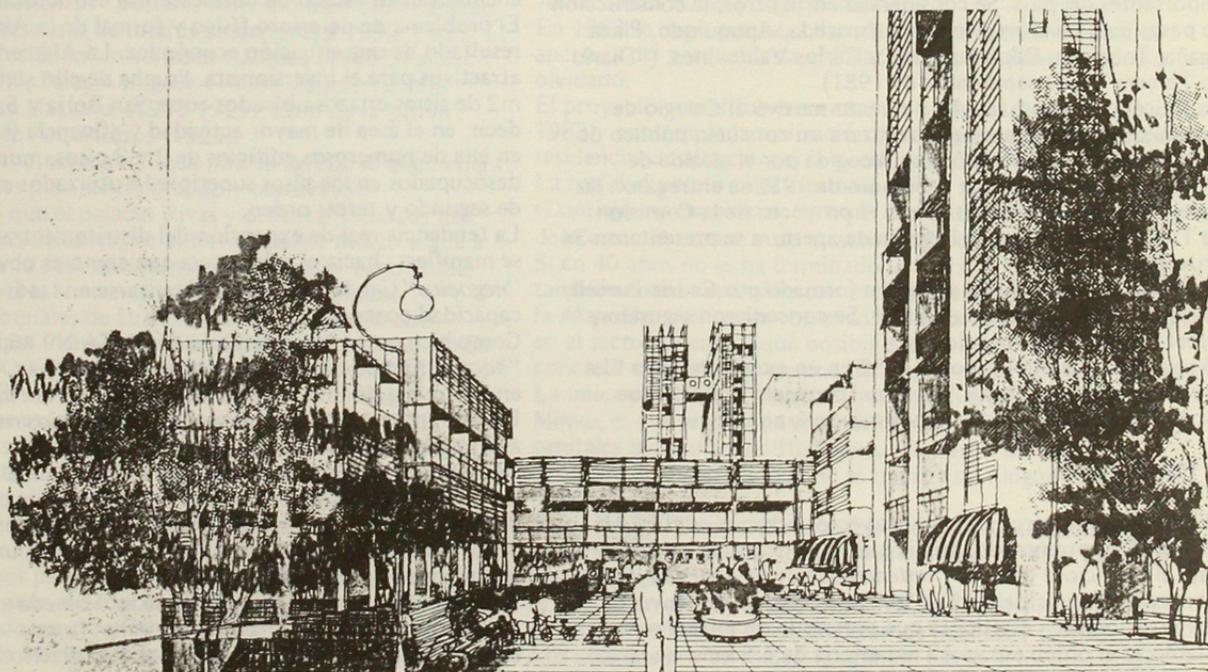
"El caso de la remodelación de un sector de Santiago de Chile nos es particularmente cercano ya que el proyecto es el resultado de un importante concurso internacional, del cual fue ganador un equipo argentino. Si bien, el trabajo se profundizó durante dos años llegándose a una etapa muy avanzada del mismo, también este es un caso archivado, esta vez por razones políticas. Nuevamente habría que reflexionar sobre la falta de continuidad de tantos buenos proyectos cada vez cambia un gobierno. ¿Es tan difícil realmente aceptar que un antecesor haya realizado algo de valor?"

El costo del proyecto calculado en moneda de hoy debe bordear los cuarenta mil millones de pesos!

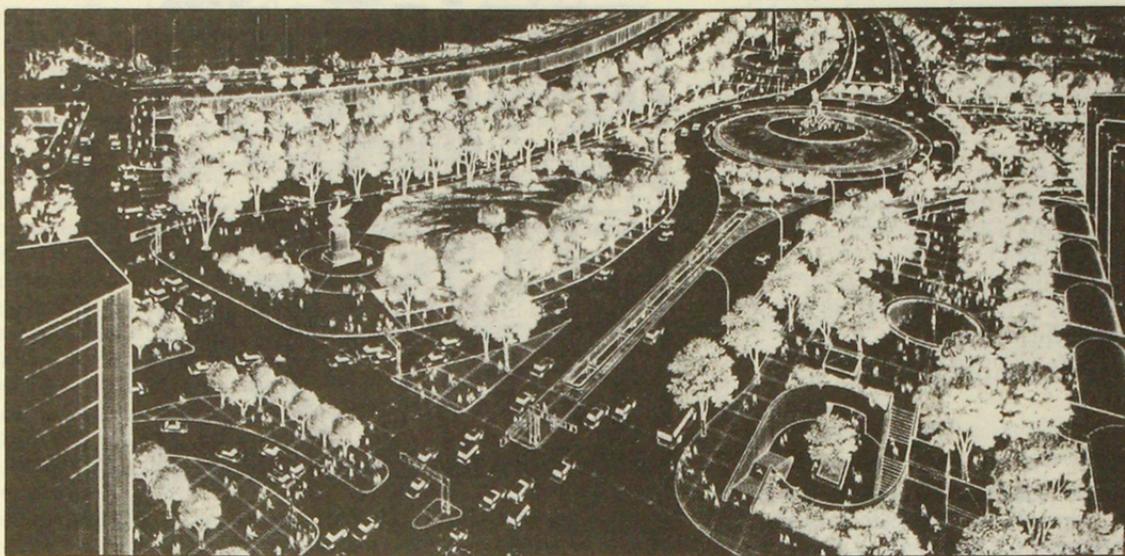
Remodelación Parque de Las Américas

En el año 1980, el Ministro de Vivienda y Urbanismo decidió licitar en Concurso-Oferta la vasta área ribereña del río Mapocho situado en el puente Pérez Zujović y Américo Vespucio.

En una superficie de 48 hectáreas se proponía construir un complejo habitacional, de equipamiento y de servicios de alta categoría. Las escasas voces que reclamaron por la entrega a



Concurso Internacional "Avenida Norte Sur". 1972. Primer Premio equipo Argentino.



Concurso "Remodelación Plaza Italia". 1981.
Arqtos. C. Purcel, E. López, C. Salazar.

particulares de un terreno destinado por el Plan Intercomunal a área verde y recreación y para el cual existía un proyecto de parque donado a Chile por el gran paisajista Burhle Marx, fueron, naturalmente, desestimadas. La política económica pasaba por sobre sentimentalismos ecológicos. Lo importante eran los negocios del área privada aunque ello fuera pésimo negocio para la ciudad. El proyecto fue asignado a Agsa Metal que a corto plazo descubrió que era superior a su capacidad económica y se desistió de seguir adelante.

En 1982 todo el sector fue arrasado por la crecida del río y se dictó un decreto prohibiendo la construcción en áreas ribereñas.

Remodelación de la Plaza Italia

En un trascendental anuncio de 1981, el Ministro de Transporte y Telecomunicaciones anunció que el proyecto de paso a nivel para descongestionar el nudo Plaza Italia, estaba terminado y que la Comisión Nacional de Transporte Urbano integrada por los Ministros de Hacienda, Vivienda y Urbanismo, Obras Públicas y Odeplan, estudiaba el llamado a propuesta para la iniciación de los trabajos a comienzos de 1982.

El anuncio incluía un total de 18 proyectos destinados a mejorar el tránsito, no sólo en Santiago sino en las ciudades más importantes del país. Se consideraba entre otros, la construcción de pasos bajo nivel en Avenida Balmaceda, Apoquindo, Plaza Egaña, Tobalaba, Departamental y Carlos Valdovinos. ("Diario La Tercera", 2 de septiembre de 1981).

La trascendencia urbana del proyecto motivó al Colegio de Arquitectos a solicitar que se realizara un concurso público de Anteproyectos. La petición fue recogida por el alcalde de Providencia Sr. Chadwick y en junio de 1982 se entregaron las bases de las cuales formaba parte el proyecto de la Comisión de Transporte Urbano. A la fecha de apertura se presentaron 34 proyectos.

El concurso fue asignado al equipo formado por Cedric Purcell, Enrique López y Catalina Salazar. Se concedieron segundo y tercer premio y sus menciones.

El resultado fue publicado en 1982 en un excelente libro "La Ciudad y sus Arquitectos", pero del proyecto real, ese que estaba listo para iniciarse, nunca más se supo...

El Plan Alameda

El último de nuestros grandes proyectos urbanos es el PLAN ALAMEDA, promovido, publicitado y concursado en 1982. Bajo el ambicioso lema de "ordenemos hoy la Alameda para siempre" la Municipalidad de Santiago planteó un proyecto conservacionista—esteticista que pretendía establecer o reestablecer el orden espacial a esa arteria de 4.5 kms. de largo, la más importante de la capital desde el punto de vista de la estructura urbana.

La intención municipal, materializada en las bases del Concurso se expresaba en ideas como la siguiente:

"La Municipalidad de Santiago consciente de su responsabilidad de orientar la renovación de esta vía, transmitiendo sus valores históricos... desea recibir la opinión de la ciudadanía canalizada a través de un concurso nacional en el que los profesionales, tomando los valores tradicionales que deben transmitirse a las futuras generaciones y de la importancia nacional de la vía, propongan disposiciones que se traduzcan en una ordenanza que asegure la armonía entre pasado, presente y futuro.

Sería posiblemente difícil encontrar otro proyecto en que se manifieste tan claramente el desconocimiento de la naturaleza real del fenómeno urbano. Para la Municipalidad se trataba de un problema formal, de recuperar un orden espacial a través de ordenanzas. En ningún momento se hacía referencia al mecanismo legal y financiero que podría permitir la conservación obligatoria de cerca de 80 edificios de un listado elaborado por la Municipalidad. Tales edificios no tienen un valor histórico especial, muchos de ellos carecen de valor cultural o arquitectónico, han perdido su calidad funcional o se encuentran en estado de obsolescencia estructural.

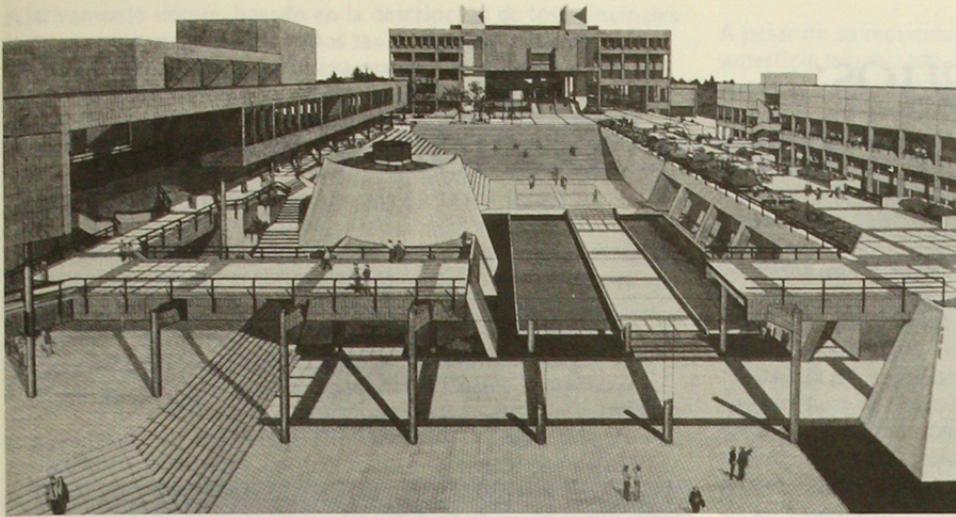
El problema de deterioro físico y formal de la Alameda es el resultado de una situación económica. La Alameda no tiene atractivos para el inversionista. Prueba de ello son los 35.000 m² de sitios eriazos ubicados entre San Borja y San Martín, es decir, en el área de mayor actividad y afluencia y la persistencia en ella de numerosos edificios de 2 y 3 pisos, muchos de ellos desocupados en los pisos superiores o utilizados en actividades de segundo y tercer orden.

La tendencia real de expansión del distrito central de negocios se manifiesta hacia el oriente, ya que como es obvio, los "negocios" tienden siempre a localizarse en las áreas de mayor capacidad económica.

Como hice notar en un artículo de AUCA Nº 46, en la época del "boom" sólo se construyeron dos edificios en la Alameda: uno en la esquina de Lord Cochrane y el otro en la esquina de Echaurren, en tanto que el número de edificios ruinosos y abandonados aumenta.

Todo esto demuestra que no existe una demanda real por localización en la Alameda ya que su proceso de deterioro se debe a factores económicos derivados de la tendencia de desarrollo del "centro" hacia el oriente. Esta es una situación que ninguna "ordenanza" puede modificar.

Pretender que el problema actual de la Alameda es el de su continuidad histórica—pasado, presente, futuro—es equivocar el diagnóstico. Si la Alameda no está más deteriorada es precisamente porque no existe interés en la renovación. Si lo hubiera tendríamos más torres de cristal opaco irrumpiendo



sobre estructuras decimonónicas, más murallas medianeras malamente estucadas con letreros de S.K.F. elevándose sobre edificios vecinos, es decir, acentuando la contradicción cultural y tecnológica.

En tanto sería necesario elaborar un listado factible de edificios a preservar, estableciendo los mecanismos legales y financieros, hoy inexistentes, que hagan posible una política de conservación. ¿Cuántos edificios merecen realmente ese reconocimiento en la Alameda de hoy? Veamos brevemente. El patrimonio arquitectónico de la Alameda está compuesto de no más de ocho o nueve edificios de valor "histórico" si nos atenemos a su edad cronológica:

- San Francisco, Siglo XVI, (Monumento Nacional)
- La Moneda, J. Toesca, Siglo XVIII, (Monumento Nacional)
- Iglesia de San Vicente de Paul, Siglo XVIII
- Universidad de Chile, Luciano Henault, 1863, (Monumento Nacional)
- Iglesia de la Gratitude Nacional.
- Palacio Errázuriz, (Embajada de Brasil), Eusebio Chelli, 1872
- Palacio Elgin, Teodoro Burchardt, 1885
- Palacio Rivas, Eduardo Provasoli, 1896
- Portal Edwards, Carlos Barroilhet, 1899

- Portada del Cerro Santa Lucía, A. Villeneuf, Siglo XIX
De este listado, la Gratitude Nacional está seriamente dañada, San Vicente de Paul mutilado y el Palacio Elgin en condiciones de deterioro irreparable.

Los demás "monumentos" posibles corresponden todos al siglo XX con escasas muestras de interés posteriores a 1930: Entre los más notables están la Universidad Católica (1906), Palacio Irrarrázaval (1907), Palacio Ñiguez (1908), Palacio Ariztía (1917), Biblioteca Nacional (1913-1925), Club de la Unión (1925), Colegio de Arquitectos (1925).

Después de esta enumeración, ¿qué podría agregarse que tuviera méritos suficientes para ser defendido y conservado?

¿No hemos visto que el palacio Rivas y el Portal Edwards han sufrido daños considerables por el terremoto de marzo y que a más de un año de la destrucción no existe ningún signo visible de restauración? ¿No sucede lo mismo con el Congreso Nacional, los Tribunales de Justicia y el Museo Histórico?

El listado municipal incluye casi 80 edificios cuya conservación se recomienda. ¿Qué ha hecho la Municipalidad para resguardar ese "patrimonio"? Los dos únicos edificios residenciales sobrevivientes que existían en la Alameda N° 1573 y 1589, fueron demolidos. Estos edificios, propiedad del Ministerio de Educación cuyo titular preside el Consejo de Monumentos Nacionales, estaban en el listado municipal con la recomendación que se conservaran sus fachadas.

Es cierto que la conservación de fachadas es una práctica habitual en algunos países con conciencia histórica, pero hasta la fecha es un fenómeno desconocido entre nosotros. La última prueba es la transformación "italianizante" que experimentó el viejo edificio de la Municipalidad de Santiago, el antiguo Cabildo, después del terremoto de marzo. ¿Fue consultado el Consejo de Monumentos Nacionales para este atentado a la

historia de la ciudad? ¿Con qué argumento puede pedirse a los particulares que conserven para la cultura chilena ciertos edificios sin valor histórico específico?

La escueta realidad es que en tres años el Plan Alameda no ha aportado nada positivo a la ciudad y que los efectos del sismo han dejado al descubierto la escasa factibilidad de conservación de la mayor parte del área.

Pero basta!

Podríamos agregar todavía una media docena de ejemplos de proyectos frustrados u olvidados: el proyecto de Gobierno metropolitano carpetado por diez años, las ciudades satélites del Plan Intercomunal, el Matadero Lo Valledor, el Centro Cívico de Las Condes, el Estadio de la Universidad Católica, pero como no se trata de ser masoquistas, veamos un ejemplo contrario.

El Parque Almagro

Por contraste, algunos proyectos terminan realizándose. Es el caso del Parque Almagro recientemente inaugurado. Le ha correspondido al alcalde Bombal dar cima, con 45 años de retraso, a un proyecto del urbanista Roberto Humeres que fue incorporado al Plan Regulador de Brunner en 1939. En estos 45 años el área experimentó un violento deterioro derivado de la amenaza permanente de expropiación para la apertura de la Avda. Santa Isabel y Parque Almagro.

En 1963 se llegó incluso a llamar a concurso público para la apertura del parque hasta el Palacio Cousiño. Otro Concurso olvidado.

El proyecto actual fue presentado a la Bienal de Arquitectura en 1983 y contempla la realización de una gran arteria comercial y residencial de alta categoría a realizarse por el sector privado.

La realidad objetiva del área hace difícil sin embargo compartir el optimismo municipal. Se trata, nuevamente de un problema de economía urbana y de atractivo para el inversionista.

Si en 40 años no se ha terminado la Avda. Bulnes, concebida también como expansión comercial del centro, ni se ha renovado la Alameda, si el poder comprador y la demanda se concentran en el sector oriente, ¿qué posibilidad real habría de que se concrete el proyecto Avenida Santa Isabel por el sector privado? La única posibilidad, es que sea el propio Estado a través de Minvu, el que emprenda una política de renovación del área. Los capitales particulares difícilmente afluirán, a un área de deterioro acelerado donde no se manifiesta ningún tipo de demanda.

Para terminar ¿no sería razonable, después de todas estas experiencias faraónicas, concentrarnos en proyectos factibles y financiados?

A más de un año del sismo de marzo, nada se ha realizado para encarar el problema de destrucción de pueblos y ciudades. Los círculos profesionales, la opinión pública, los afectados, piden una decisión "grande". ¿No será la oportunidad de ensayar las decisiones "pequeñas"?