



ARQ

ISSN: 0716-0852

revista.arq@gmail.com

Pontificia Universidad Católica de Chile
Chile

Forray, Rosanna; Figueroa, Cristhian; Hidalgo, Rocío
De camino del Inca a Gran Avenida
ARQ, núm. 85, diciembre, 2013, pp. 36-47
Pontificia Universidad Católica de Chile
Santiago, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=37530007007>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

DE CAMINO DEL INCA A GRAN AVENIDA

Rosanna Forray

Profesora, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.

Cristhian Figueroa

Laboratorio de Ciudad y Movilidad FADEU, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile

Rocío Hidalgo

Profesora, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.

Las calles y el transporte han sido, a lo largo de la historia, elementos estructurantes de la transformación de las ciudades y de la experiencia urbana. De hecho, entre las transformaciones que más impacto han tenido en nuestra ciudad y en nuestra vida cotidiana en los últimos años, están las implementaciones de la red de autopistas urbanas y del *Transantiago*. En su concepción original, este plan de transporte público abría la posibilidad –inédita en la historia de Santiago– de rediseñar el paisaje de las calles y avenidas por donde transitaría, para proyectarlas como espacios públicos de primera jerarquía, a escala metropolitana y al alcance de los barrios más pobres de la ciudad, donde habitan los usuarios mayoritarios del transporte público. Interesa aquí apuntar a la producción del espacio resultante de la relación entre el transporte público y la calle, y el rol que esta juega en la producción de la vida pública y el desarrollo urbano. Esta no es una cuestión exclusiva de *Transantiago*, concierne en general a los sistemas de transporte rápido en bus BRT, e interroga incluso al concepto de “corredor”.

Volver a mirar la historia para pensar el futuro es lo que propone este artículo, parte de la investigación sobre el diseño integrado del transporte y el espacio público, que nos ocupa. A partir del proceso de formación de la Gran Avenida a lo largo de la historia de Santiago, proponemos observar cómo se va conjugando en ella, en el tiempo, la doble condición de espacio del movimiento y espacio social, propio de toda calle, hasta darle su configuración actual. Cómo, siendo originalmente una ruta, va estructurando en torno a sí el crecimiento de la ciudad extramuros, para ir paulatinamente tomando forma como avenida principal del área sur de la ciudad. Explorar qué pueden decir esas relaciones que subsisten del pasado sobre nuestra ciudad y sus grandes avenidas, y cómo pueden iluminar, desde otra perspectiva, el diseño de una nueva generación de los ejes principales del transporte público en Santiago, es la invitación que propone este trabajo.

No todas las calles fueron siempre calles. De hecho, la Gran Avenida no lo fue en sus inicios. Parte del Camino del Inca que atravesaba el valle en tiempos precolombinos: camino de acceso desde el sur por el umbral de la Cañada a la ciudad fundacional, en la Colonia; camino rural que, atravesando viñas, vinculaba a distancia la ciudad con los poblados de la Cisterna y San Bernardo, podríamos decir que la Gran Avenida en su origen se parece más a una calzada. Una calzada, a la manera de las *carrieras* o las *chaussées* de las ciudades antiguas y medievales, que tejían la red de poblados a distancia, que conducían a las puertas de las ciudades y prolongaban hacia estas las rutas comerciales o defensivas principales del territorio

circundante. Caminos en torno a los cuales la ciudad iba creciendo extramuros, hasta incorporarlos como ejes principales de sus nuevas tramas, transformándolos paulatinamente en vías públicas de jerarquía mayor. Del mismo modo, a lo largo de los siglos de existencia de Santiago, esta vía pasó de ser Camino del Inca a Gran Avenida.

La transición de “camino” a “avenida” pone en evidencia la polaridad señalada por Rykwert entre *road* y *street* y sus términos asociados. Donde *street* (del latín *sternere*), se refiere a una superficie construida, de uso público demarcada en su entorno, no necesariamente conducente a otras calles. Mientras la palabra *road* sugiere el movimiento desde y hacia algún destino, el paso de un lugar a otro (Rykwert, 1982). De modo similar, en español, la palabra *calle* (del latín *callis*), “vía entre edificios o solares, exterior urbano de los edificios”, según la RAE, se distingue de la ruta o camino. Entre ambos las variaciones y combinaciones se multiplican, algunas describiendo la dualidad esencial sugerida por los dos conceptos (*avenida, boulevard, high street, main street*), otras, denotando la monofuncionalidad creciente asociada al aumento de las velocidades (autopista, arteria, corredor). Esta distinción se encuentra en el centro de la discusión actual sobre el diseño de las calles, en la tensión entre el espacio de los flujos y el espacio como “lugar” (Carmona et al., 2003).

Lo que se ha llamado “corredor Gran Avenida” hoy es una de las rutas más importantes de Santiago. Se inicia como un par vial constituido por las calles San Diego y Nataniel Cox en el centro histórico de la ciudad, y a la altura del Zanjón de la Aguada se prolonga por la Gran Avenida José Miguel Carrera. Con este nombre atraviesa barrios que fueron aristocráticos a inicios del siglo xx y da acceso a múltiples equipamientos hospitalarios y educacionales que ocupan sus bordes. Hacia el sur, se bifurca. Por el lado poniente, se desvía para juntarse con San Bernardo, donde cambia de nombre por el de avenida Portales. Con esta denominación cruza San Bernardo y su periferia agrícola, hasta unirse con la Ruta Panamericana. Mientras, por el oriente sigue su trazado original por avenida Los Morros, para adentrarse en populosos sectores de vivienda social, hasta salir de Santiago y convertirse en un camino local que conduce a los poblados del sur del valle, cruzando el río Maipo.

LA CALLE SAN DIEGO EN EL SANTIAGO COLONIAL

No hay certeza sobre el pasado precolombino de la actual Gran Avenida. Aparentemente, formaba parte de una compleja red caminera que comunicaba la ciudad Inca del río Mapocho con los cerros y poblados agrícolas y minerales de los valles del centro-sur de Chile y la cordillera de Los Andes (Stehberg y Sotomayor, 2012;

Sendero y huella son entidades que usualmente se traslapan y confunden; antiguas calzadas devienen en caminos agrícolas y rutas comerciales que evolucionan para conformar elementos centrales de la traza urbana y escenarios principales de la vida pública en la ciudad.

Palabras clave: Urbanismo – Chile, historia – Chile, espacio público, transporte público, Llano Subercaseaux, La Cisterna.

Trails and footprints are entities that usually overlap and confuse. Old paths become agricultural roads and trade routes that evolve into structural elements of the urban grid and major supports for public life in the city.

Keywords: Urbanism – Chile, history – Chile, public space, public transport, Llano Subercaseaux, La Cisterna.

Cornejo et al., 2006). Según Stehberg, uno de los puentes construidos por los incas para atravesar el río Maipo coincidiría con el actual cruce del camino Los Morros (Stehberg, 2001). Con la fundación de Santiago en 1541 sobre la ciudad incaica, este trazado fue formalizado como la ruta militar del sur de Chile. “Calcado sobre el camino central, conocido por las invasiones de los Incas” (Zañartu, 1975), el Camino Real del Sur (fig. 1) comunicaba la capital de la Capitanía General de Chile con las provincias “de arriba”, denominación que recibían los actuales territorios del centro y sur del país (Thayer Ojeda, 1904).

El primer tramo del camino recibió su denominación popular de “San Diego”, por la imagen de San Diego de Sevilla, instalada en la Cañada en 1554 por la Orden de San Francisco, que posteriormente sería acogida en la iglesia de San Diego, levantada en el siglo XVII en la esquina sur-oriente del cruce del Camino Real del Sur con la Cañada (Thayer Ojeda, 1904). Tal importancia tuvo este punto, que la Cañada cambió de nombre a “Cañada de San Francisco” desde San Diego hacia el Oriente, y “Cañada de San Lázaro” hacia el Poniente (Schkolnik, 1955).

Durante la Colonia, la calle San Diego fue una de las principales rutas comerciales de la ciudad. Numerosas mulas cargadas con mercaderías de las provincias de arriba colmaban su calzada a medida que se acercaban a Santiago. Servía de salida para el ganado de las propiedades religiosas que tenían asiento en el sur de la ciudad (Vicuña Mackenna, 1902). Debido a su fuerte actividad comercial, en él se instaló, a la altura del actual Parque Almagro, un mercado que servía como primer o último descanso antes de entrar o salir de la ciudad (Zañartu, 1975). Sin embargo, no obstante una intensa actividad comercial, sus bordes no estaban completamente edificados. Solo el arranque en la Cañada, puerta de acceso a la ciudad, tenía construcciones. El resto era una huella que se adentraba en el estéril y pedregoso Llano del Maipo, para luego enfilarse en dirección al puente que atravesaba el río del mismo nombre, a la altura de lo que hoy corresponde a la avenida Los Morros (Vicuña Mackenna, 1868).

EL CAMINO DE SAN BERNARDO EN EL SANTIAGO REPUBLICANO

Después de la Independencia de Chile, hacia 1821, por orden gubernamental, el estéril Llano del Maipo (también llamado de Lepe) fue subdividido en hijuelas de 10 cuadras por lado, que a su vez fueron segmentadas en cuatro lotes de cinco cuadras por lado. A cada lote se le asignaron derechos de aguas del canal San Carlos que, inaugurado en 1828, proveería de agua del caudaloso río Maipo al río Mapocho y a todas las propiedades situadas entre ambos

(Echaiz, 1975). Así, el inhóspito Llano del Maipo se transformó en un productivo vergel que dotaría a la ciudad de Santiago de productos agrícolas y espacios recreativos (AA.VV., 1859). Por orden del Senado, en la subdivisión del Llano se reservaron 36 cuadras – a las que posteriormente se agregarían cien más – para la fundación de una nueva villa llamada “San Bernardo”, en honor al director supremo Bernardo O’Higgins. Inicialmente poco habitada, la villa fue acrecentando su población a medida que se regularizaba el caudal del canal San Carlos, llegando a ser asiento de respetados extranjeros y patriotas, incluido Bernardo O’Higgins (Echaiz, 1975).

Con la fundación de San Bernardo en 1830, se procedió a la bifurcación del camino de San Diego para conectarlo hacia el poniente con esta nueva villa (fig. 2). Esta conexión dio lugar a la aparición de la localidad agrícola de La Cisterna y a la plantación del Bosque de Lo Espejo. Este proceso fijó el trazado actual de la Gran Avenida y algunos de sus rasgos característicos, como las centralidades de La Cisterna y San Bernardo, y la arborización de la avenida en este tramo, que corresponde a los restos del Bosque de Lo Espejo. Al mismo tiempo, estas operaciones cambiaron la denominación del camino, limitando el nombre de calle San Diego al tramo más cercano a la Alameda, mientras que el tramo sur pasó a llamarse Camino de San Bernardo o de La Polvareda.

LA CALLE SAN DIEGO, EJE CENTRAL DE LA PERIFERIA SALVAJE

La fertilidad de las tierras de El Llano y la conectividad hacia el sur que proveía el Camino a San Bernardo, desencadenó un rápido crecimiento de la periferia sur de Santiago. Así, San Diego, la puerta de entrada a la ciudad tradicional, comenzó a sufrir problemas de higiene debido al alto tráfico y el comercio de animales. En 1843 la Municipalidad de Santiago adquirió el potrero de San José, también conocido como El Conventillo, que limitaba al poniente con la calle San Diego, al sur con el Zanjón de la Aguada, al oriente con Santa Rosa y al norte con la avenida de Los Monos, actual avenida Matta. En el extremo sur de esta propiedad se construyó, en 1847, el Matadero Municipal con el objetivo de controlar la insalubre actividad ganadera (Aguirre y Castillo, 2002).

El deterioro ambiental fue acompañado por la aparición de urbanizaciones precarias en el entorno del matadero y en las riberas del Zanjón de la Aguada, que recibía sus descargas. Así, en 1862 se formaron dos grandes poblaciones: El Conventillo y La Pampilla. La primera ocupó el norte de la chacra del mismo nombre, y la segunda, los terrenos adyacentes al Campo de Marte, actual parque O’Higgins. Ambas estaban constituidas por predios muy pequeños, con viviendas precarias, insalubres y carentes de agua potable

El trazado del “Camino de Cintura” que proponía el plan de Vicuña Mackenna, consistía en una amplia avenida de circunvalación en cuyo interior se encontraría la ciudad “propia, sujeta a los cargos y beneficios del municipio”. La demonización y deshumanización de la pobreza implícita en este proyecto fragmentó la ciudad. La calle San Diego quedó dividida por el Camino de Cintura, actual avenida Matta, en dos: el norte culto y civilizado, y el sur salvaje.

y alcantarillado. Estos rancheríos modificaron el patrón de uso del suelo de la periferia. Los cultivos dejaban de ser rentables en comparación con el arriendo o la venta del suelo destinado a habitación. De hecho, con el avance del siglo XIX, grandes propiedades agrícolas dejaron de cultivarse a la espera de nuevos poblados (De Ramón, 1985). Entre El Conventillo y La Pampilla se extendía la calle San Diego, puerta sur de Santiago y ahora límite entre los pobres. En este periodo, la calle se transformó en un espacio de mendicidad a la siga de la caridad de los más acomodados. Fue parte integrante de lo que años más tarde sería despectivamente llamado el “Potrero de la Muerte”.

En la década de 1870, bajo la Intendencia de Benjamín Vicuña Mackenna, se inició en Santiago un proceso de grandes cambios. A su juicio, Santiago era una ciudad culta con un injerto bárbaro. Su “Plan de Transformación de Santiago” buscaba situar las “diversas clases de la población en las condiciones de las sociedades cultas y cristianas [...] no solo para embellecer Santiago sino para salvarlo” (Vicuña Mackenna, 1872). El trazado del “Camino de Cintura” que proponía el plan, consistía en una amplia avenida de circunvalación en cuyo interior se encontraría la ciudad “propia, sujeta a los cargos y beneficios del municipio” (Vicuña Mackenna, 1872). La demonización y deshumanización de la pobreza implícita en este proyecto fragmentó la ciudad. La calle San Diego quedó dividida por el Camino de Cintura, actual avenida Matta, en dos: el norte culto y civilizado, y el sur salvaje (fig. 3). La diferenciación física de esta calle marcó una distancia social. Incluso, después de Vicuña Mackenna los pobres dejarían de compartir espacios públicos y fiestas con la sociedad acomodada (Romero, 1984).

Posteriormente la administración de Vicuña Mackenna hizo diversos esfuerzos gubernamentales por mejorar las condiciones de vida de la periferia. Hacia finales del siglo XIX los rancheríos de El Conventillo y La Pampilla casi habían desaparecido, y ya eran áreas urbanizadas (De Ramón, 1985). Sin embargo, en los bordes del Zanjón de la Aguada la pobreza había aumentado. Su cara más cruda era visible cuando el cauce se desbordaba y dejaba decenas de damnificados y víctimas fatales. Por otro lado, el distanciamiento de la sociedad culta causaba un temor generalizado a la periferia; se ha señalado incluso que la gente que habitaba el sector Matadero tenía una fama siniestra, que se extendía a la periferia rural (De Ramón, 1985). Según la prensa de la época, estaban “naturalizados” con el uso del cuchillo y la sangre. Sus habitantes eran considerados “peligrosos borrachos” y su acceso a la ciudad era permitido solo por

unas pocas calles, entre las cuales estaba San Diego. Los planos de la época muestran que el efecto de contenedor urbano del Camino de Cintura fue efectivo. Hacia finales del siglo XIX solo los barrios Matadero e Italia se situaban fuera de su trazado (De Ramón, 1985). No obstante, la llegada del tren de circunvalación en 1898 cambiaría el escenario al propiciar un explosivo crecimiento urbano.

EL TREN Y EL TRANVÍA, MOTORES DE ACTIVIDAD

En el sentido Sur-Norte, desde San Bernardo hacia Santiago, el proceso de urbanización también hacía su camino. En 1857 se inauguró la primera etapa de la línea ferroviaria longitudinal sur Alameda-San Bernardo (Marín, 1916), con un trazado tangencial al poblado de San Bernardo y una estación de pasajeros. Un poco más al sur se emplazó la maestranza de ferrocarriles más importante del país, que durante la segunda mitad del siglo XIX y parte del XX sería un activo centro industrial que pondría en valor las propiedades agrícolas del entorno.

En 1898 se habilitó el ramal en dirección a San Diego, que luego sería completado con otros hasta conformar el Tren de Circunvalación entre la estación Mapocho en dirección poniente hasta la estación Pirque, frente a la actual plaza Baquedano. Aunque el tren constituyó una nueva cintura de la ciudad, su propósito era radicalmente distinto: favorecer el desarrollo residencial e industrial urbano, ocupando terrenos subvalorados y dando acceso a tierras fiscales recientemente compradas y urbanizadas (Pizzi et al., 2006). El ramal a San Diego incluyó una estación del mismo nombre que debía apoyar el traslado del ganado del Matadero Municipal, para así mejorar su crítica condición sanitaria (Pizzi et al., 2009). A finales del siglo XIX, la calle San Diego y su entorno tenían una floreciente industria de curtiembres y grasas, aprovechando la localización del matadero y la accesibilidad proporcionada por el tren (Martínez, 1896; Pizzi et al., 2009). Esta última y la mejoría sanitaria del sector gatillaron un explosivo desarrollo urbano por el Camino de San Bernardo (Aguirre y Castillo, 2002); ya en el siglo XIX este presentaba un tráfico intenso. Las atiborradas carretas que tenían como destino las populares quintas recreacionales, como la de Los Guindos, actual sector Lo Vial, causaban estragos en la calle al mezclarse con el flujo de mercaderías provenientes del sur del país (De Ramón, 1985).

El matadero y su entorno se transformaron paulatinamente en centro intermodal donde convergían tranvías de sangre, eléctricos y, posteriormente, buses, dando acceso a una nueva periferia residencial. En 1901 el tráfico de carretas se ve complementado por el primer tranvía de sangre (carros sobre rieles tirados por caballos) que circulará por dicho camino que, en 3,5 kilómetros, unía el matadero con el sector de Lo Vial. Al año siguiente, la línea es prolongada hasta Lo Ovalle y en 1906 es adquirida por la empresa del Ferrocarril Eléctrico Santiago-San Bernardo. En 1907 es electrificado y prolongado hasta La Cisterna. Finalmente, en 1908, llegará a San Bernardo, completando un trayecto de 17 kilómetros (Morrison, 2008).

El tranvía eléctrico y las dos líneas de sangre de la avenida (Alameda-Lo Ovalle y Alameda-La Cisterna) establecieron una serie de detenciones numeradas, conocidas como los “paraderos” de Gran Avenida, que perduran hasta hoy en la memoria ciudadana (fig. 4). Se inician en el Zanjón de la Aguada (paradero 1) y terminan en el acceso a San Bernardo (paradero 41). Son una referencia obligatoria para quien circula por la calle, existiendo algunos notables como el 9 (Lo Vial), el 12 (Departamental), el 18 (Lo Ovalle) y el 25 (La Cisterna).

La revista *Pluma y Lápiz* manifiestaba a inicios del siglo que el tranvía que transita por el Camino a San Bernardo estaba llamado a ser una empresa de largo aliento por el potencial agrícola de

El Llano, adelantándose a las futuras extensiones hacia el sur. A lo cual agregaba que la población colapsa la línea en los días festivos, en su afán por ir a respirar “aire puro” y disfrutar del paseo por el parque El Llano Subercaseaux (AA.VV., 1903).

LA TRANSICIÓN DE CAMINO A AVENIDA

Un elemento estratégico clave en el origen de la urbanización del Llano, hacia el sur del Zanjón de la Aguada, fue la compra realizada hacia 1849 por Ramón Subercaseaux –miembro de una de las familias con mayor poder económico y político del país– de una gran finca colindante con el Camino a San Bernardo. Asociada a esta operación, se realizó la cesión de una franja de terreno para uso público a la comuna de San Miguel, con una hilera de álamos en sus orillas; este espacio recibió el nombre de “El Llano Subercaseaux”.

De este modo se dio origen al primer espacio público y paseo urbano del sur extramuros de la ciudad, escenario de la vida pública de sus habitantes en las inmediaciones del campo, una nueva puerta desde y hacia Santiago. En estos terrenos se crearía más tarde un parque del mismo nombre, diseñado por el destacado paisajista Óscar Prager (fig. 5). Acompañó a esta iniciativa el loteo y repartición de chacras y viñas entre los miembros de la familia, quienes además de asentar sus residencias, los subdividieron en grandes lotes para la venta. Se creaba así un barrio suburbano para las clases altas en la periferia sur de Santiago. Hacia 1900, la llegada del tranvía que lo conectaba a Santiago centro fue un hecho clave para dar factibilidad a esta operación inmobiliaria, cuyo obstáculo mayor era franquear el límite de la ciudad que constituían el zanjón, con sus aguas contaminadas, y los caseríos de familias pobres instalados en sus bordes.

La urbanización de El Llano Subercaseaux desencadenó el emplazamiento de una serie de equipamientos públicos y eclesiales a lo largo del camino, que fueron dándole a este una configuración urbana y, poco a poco, su fachada. En 1892 y 1893 se instalaron los primeros colegios católicos; en 1911 se inauguró el Hospital Barros Luco; desde 1910 en adelante se fundó una serie de escuelas fiscales y liceos, seguidos por instituciones públicas de acogida de la infancia, entre ellas, la escuela de la Chacra Las Mercedes, más tarde denominada Complejo Ciudad del Niño Presidente Juan Antonio Ríos. Paulatinamente, continuó la construcción de grandes casonas de uno o dos pisos, y hacia mediados de siglo aparecieron los salones de espectáculos y las salas de cine y teatro. Se fue así configurando su condición de avenida.

Gracias al tranvía eléctrico, este proceso de urbanización también cobraba forma por el extremo sur; en el Paradero 33 se levantó, en 1908, el Observatorio Astronómico Lo Espejo (Ristenpart, 1909). Solo cinco años después, la Fuerza Aérea de Chile compró los terrenos aledaños y utilizó algunas de las instalaciones del observatorio, y en 1936 construyó la base aérea El Bosque (Grandón, 1952) que hoy cubre el tramo de Gran Avenida entre los paraderos 31 y 38; el observatorio desapareció, finalmente, en la década de 1950 (Quintana y Salinas, 2004).

Este acelerado poblamiento del eje impactó el estado de la calle. Desde la década de 1910 cobra forma un proyecto de ensanche y pavimentación diseñado para el camino a San Bernardo (Errázuriz, 2010) que, sin embargo, tardará quince años en comenzar a materializarse (fig. 6). En 1931, una vez finalizadas las obras y con su nuevo perfil de 30 metros para dos calzadas pavimentadas, el camino fue renombrado oficialmente como “Gran Avenida” (Marín, 2013). Como afirma Figueroa (2013), este ensanche (fig. 7) guarda grandes similitudes con un proyecto del urbanista Carlos Carvajal. Inspirado en la Ciudad Lineal de Soria y Mata, este reformador

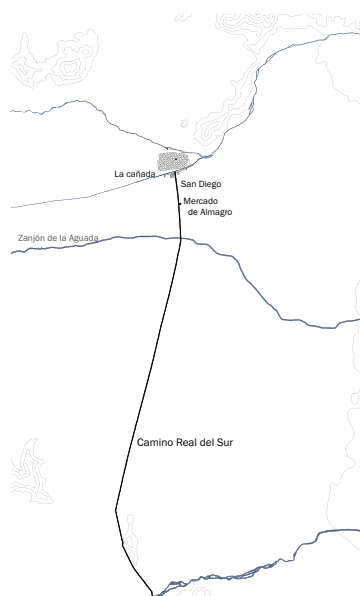


Fig. 1 El Camino Real del Sur en la Colonia. / The Camino Real from the south in the colony.

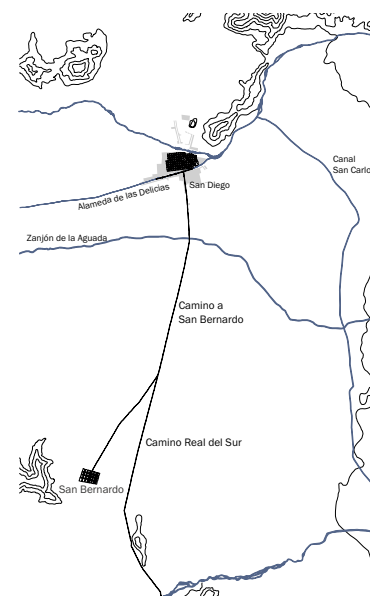


Fig. 2 El Camino a San Bernardo en la época republicana. / The road to San Bernardo in the Republican era.

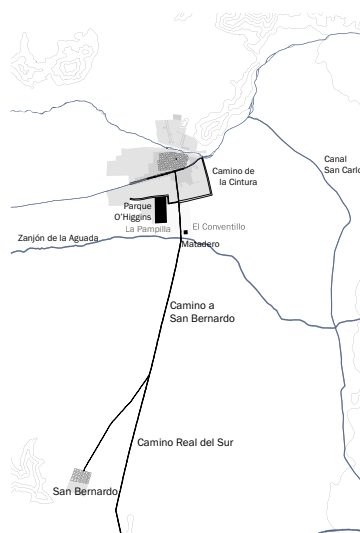


Fig. 3 San Diego y el crecimiento periférico / San Diego and suburban growth.

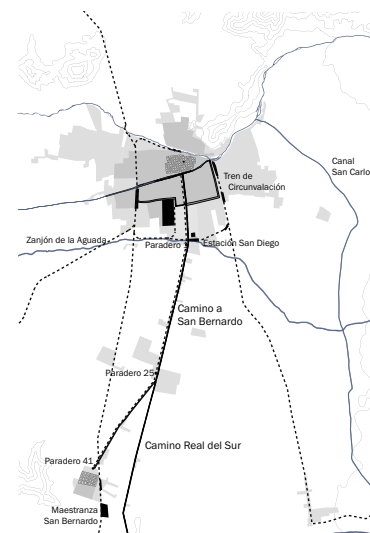
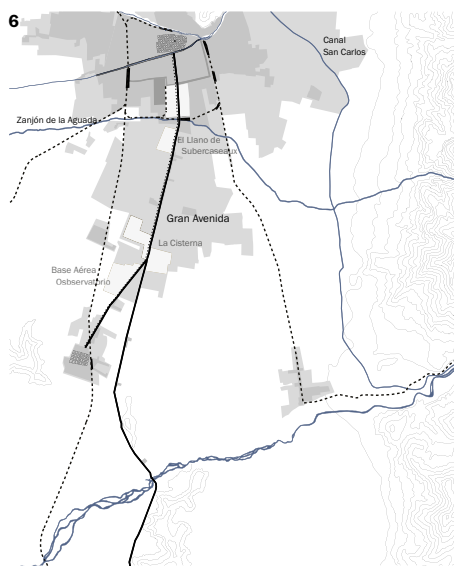


Fig. 4 La vía férrea y los paraderos del Camino a San Bernardo. / The railway and the Stops of the road to San Bernardo.

Fuente: dibujos de Agustina Abarca y Juan Ramón Samaniego / Source: drawings by Agustina Abarca and Juan Ramón Samaniego.



Fig. 5 Parque El Llano Subercaseaux. Fuente: (desconocida). / El Llano Subercaseaux Park. Source: (unknown).



Los barrios del sur 1900-1950. Fuente: dibujos de Agustina Abarca y Juan Ramón Samaniego / The neighborhoods of the southern Santiago 1900-1950. Source: drawing by Agustina Abarca and Juan Ramón Samaniego.



Perfiles de Gran Avenida a la altura del paradero 5 a inicios del siglo xx, en 1940 y en la actualidad. Fuentes: *Pluma y Lápiz* (a, 1903, p. 13), *Chilectra* (b, 1996, p. 11), archivo de autores (c). / Profiles of Gran Avenida at the Stop 5 at the beginning of the 20th century, in 1940, and today. Sources: *Pluma y Lápiz* (a, 1903, p. 13), *Chilectra* (b, 1996, p. 11), author's archive (c).

planteó para Santiago la construcción de diversas ciudades lineales. Entre ellas, en 1924 propuso la “Gran Población Lineal Jardín de Santiago a San Bernardo” que posteriormente sería presentada a la Sociedad de Naciones (Carvajal, 2012; Figueroa, 2009). La propuesta sugería la reconstrucción de la avenida siguiendo las siguientes disposiciones: “La sección transversal del camino tendrá un ancho total de 30 metros, distribuidos en dos aceras de tres metros cada una, para el servicio de los peatones, dos calzadas de cemento armado de seis metros cada una, para la circulación de vehículos y una zona central de doce metros de ancho destinada a la línea doble de tranvías eléctricos, con sus aceras respectivas de acceso” (Figueroa, 2013). En 1941 circulaban por el eje tres líneas de tranvías, dos de sangre y una eléctrica, y cuatro líneas de buses (Karstulovic, 1939); las líneas de tranvías de sangre desaparecieron en la década de 1940 debido a sucesivos programas de repavimentación (Morrison, 2008).

Para el aniversario del IV Centenario de Santiago, la calle fue renombrada como “Gran Avenida Isabel La Católica”. En 1951 se decretó abovedar el Zanjón de la Aguada, para eliminar la barrera geográfica que significaba para el tránsito hacia el centro (Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación, 1951). En 1961 la calle fue rebautizada como “Gran Avenida José Miguel Carrera”, su nombre actual (Ministerio del Interior, 1961). Finalmente, entre 1960 y 1970 el tren de circunvalación fue desmantelado (Pizzi et al., 2009).

LA INCURSIÓN DEL AUTOMÓVIL Y EL METRO

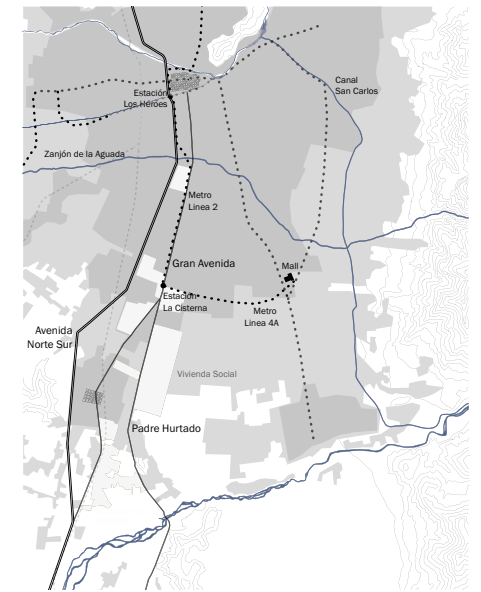
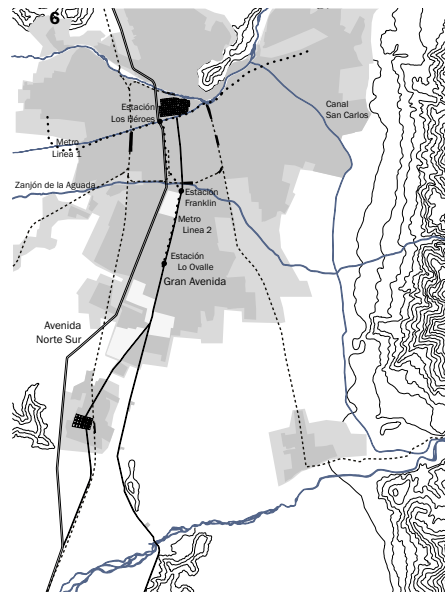
Hacia 1941 los tranvías comienzan a dejar de circular por Gran Avenida. El tranvía eléctrico a San Bernardo fue acortado hasta el poblado de La Cisterna, cercano al paradero 25, para desaparecer completamente a mediados de la década (Morrison, 2008). En adelante, la incursión del automóvil y la influencia del urbanismo moderno impondrán nuevas velocidades a la ciudad y con ello, nuevas transformaciones en la calle.

Entrados en la era de la planificación, en 1960 el “Plan Regulador Intercomunal de Santiago” (PRIS 1958-1960), bajo la dirección de Juan Parrochia, definió usos de suelo, densidades, jerarquía de calles y medios de transporte para Santiago. Según el PRIS, la ciudad adolecía de una limitada conectividad norte-sur, ya que las grandes avenidas periféricas se adentraban en el centro histórico a través de pequeñas calles coloniales (Pavez, 2010). Gran Avenida no era la excepción: su capacidad se reducía considerablemen-

te al cruzar el Zanjón de la Aguada y adentrarse en San Diego. Para solucionar el problema, Parrochia propone el Corredor Fundamental Norte-Sur (fig. 8) que consiste en una red de vías que se iniciaría en la Ruta Panamericana, al norte de Santiago, y se “capilarizaría” por la ciudad a través de múltiples vías menores, incluyendo Gran Avenida (MINVU et al., 1996). Como eje del sistema se crea la avenida Norte-Sur (1966), cuyo propósito era dar continuidad al corredor atravesando el centro de la ciudad como una vía de alta capacidad. La Norte-Sur permitirá así la segregación de los flujos de alta velocidad, siendo la primera autopista urbana de Santiago (Parrochia, 1978). De este modo, la nueva vía despojaba a Gran Avenida de su rol histórico de conexión con el sur del país. En adelante la calle sería una conexión interior que aprovisionaría de servicios y equipamientos a la extensa periferia sur de la ciudad.

Con el PRIS se elaboró el Plan Regulador de Transporte Metropolitano para Santiago, que proponía la construcción de una red de quince líneas de ferrocarril metropolitano (Parrochia, 1978). En 1969 se aprobaron cinco líneas, tres de carácter urbano y dos expresas y suburbanas (Hidalgo, 2012). La línea 2 sería el eje norte-sur de la ciudad, una de cuyas secciones correría bajo Gran Avenida, recogiendo las ideas planteadas por diversos planes desarrollados entre 1925 y 1940 que consideraban a la calle como el eje natural de los desplazamientos norte-sur (Morales, 1988).

La línea 2 emprendió sus faenas en 1974 y fue oficialmente inaugurada en 1978. Ingresaba a Gran Avenida desde el poniente a la altura del Zanjón de la Aguada, cercana a la estación Franklin, y finalizaba en la localidad de Lo Ovalle, próxima a la estación Lo Ovalle. Este último lugar, resabio del poblado Puente Lo Ovalle de fines del siglo XIX, se caracterizaba por un intenso comercio que se incrementó con la llegada del Metro. Ferias persas, caracoles comerciales y torres modernas transformaron a Lo Ovalle en un referente obligado de los habitantes de la zona sur. Este rol fue reforzado por la construcción de una estación de intercambio modal en 1990 que, mediante el servicio de buses Metrobús, comunicaba la periferia sur con la estación de Metro (Metro de Santiago, 2013). En 2004, el Metro se extendió con dos estaciones más hacia el sur, hasta La Cisterna, donde se construyó una nueva estación intermodal. Este lugar hoy moviliza más de 150 mil pasajeros al día, siendo el punto de intercambio modal más grande de la ciudad de Santiago (AA.VV., 2011). Si bien Lo Ovalle perdió relevancia con la nueva estación, sigue recibiendo más de treinta mil personas por día.



Fuente: dibujos de Agustina Abarca y Juan Ramón Samaniego / Source: drawings by Agustina Abarca and Juan Ramón Samaniego.

La Avenida Norte-Sur. / The Avenida Norte-Sur.

Urbanización de las avenidas Portales y Padre Hurtado de 1960 en adelante. / Urbanization of Portales and Padre Hurtado Avenues from 1960 on.

DE LA CISTERNA HACIA EL SUR, UNA DUALIDAD SOCIO-ESPACIAL

Hacia 1960, la ciudad comenzó a poblarse densamente hacia el sur, con tomas de terreno en torno a sus ejes principales. Apoyadas por la Iglesia y los partidos políticos y con un carácter heroico, las tomas eran ocupaciones de terrenos públicos o privados por parte de grupos de familias de pobladores sin vivienda. Sus precarias condiciones de higiene y habitabilidad, y la presión política que llegaron a ejercer, fomentaron la creación de diversas políticas de vivienda social. Así, en 1965 el gobierno de Eduardo Frei Montalva lanzó la “Operación Sitio”, política de vivienda progresiva que entregaba a los pobladores lotes con servicio o una unidad básica, conectados a redes públicas de agua y saneamiento (Hidalgo, 2004).

Con esta política cambió bruscamente la fisonomía del antiguo Camino del Sur, hoy avenida Los Morros. Las poblaciones Santa Elena, Las Acacias y El Olivo, en el lapso de tres años, entre 1967 y 1970, ocuparon más de 19 hectáreas en el entorno de la avenida. Las tomas se detuvieron bruscamente en 1973 con el Gobierno Militar pero las necesidades de vivienda persistieron bajo otras formas de ocupación, como el allegamiento. Entre 1985 y 2012 las políticas habitacionales se sucedieron, concentrando en el sur de la avenida más de 25 mil viviendas, cada vez más precarias. Se fue creando así una enorme isla de pobreza y desesperanza, según autores como Sugranyes y Morales (2012) quienes agregan que la avenida Los Morros representa hoy una de las caras más crudas de la pobreza urbana de Santiago: un sector alejado y excluido del centro y los servicios que ofrece la ciudad. Hoy en día es común que la calle aparezca en la prensa por hechos de violencia (La Nación, 2013; Vallejos, 2012; Agüero, 2012). Los Morros, renombrada como Padre Hurtado en 1995, mediante un decreto del MOP, es un espacio de conflicto social.

La concentración de vivienda social en poblaciones escasamente dotadas de equipamientos, otorga a Los Morros un carácter distinto al de Gran Avenida. Esta última, comunicada a través de la avenida Portales con la autopista Central y el tren hacia el sur, y conectada por el Metro hacia el centro de la ciudad, cuenta con una actividad comercial intensa (fig. 9). En cambio Los Morros, que en su extremo sur se adentra en el campo –a la manera de un cul de sac–, es la calle de acceso a las poblaciones de su entorno, dotada de pequeños comercios aislados provistos por las viviendas aledañas, pero animada, sin embargo, por una feria y un mercado persal los fines de semana.

Al mismo tiempo, la realidad de esta avenida contrasta con la trayectoria que siguió la avenida Portales, trazada ya en 1914 en paralelo a la línea del tren, desde San Bernardo hacia el sur. Las propiedades agrícolas de su entorno también han sufrido últimamente una rápida transformación, pero bajo la forma de conjuntos habitacionales destinados a grupos de ingresos medios. Hasta 1990 el proceso de urbanización en su entorno había sido intermitente. Era una mezcla de industrias asociadas al tren, pequeñas poblaciones de vivienda social y propiedades agrícolas. En 1998, con el desmantelamiento de la Maestranza de Ferrocarriles de San Bernardo, se construyó en su lugar un conjunto residencial para estratos medios. A este proyecto siguieron otros similares que cambiaron el paisaje tradicional de la avenida; sin embargo, el poblamiento predominante en el último periodo se ha dado a través de condominios cerrados.

El frente de avenida Portales es hoy una sucesión de rejas que separan los conjuntos entre sí y del espacio de la calle; estos conjuntos residenciales aislados propiciaron el arribo de centros comerciales de gran escala. En el año 2008 comenzó la construcción del centro comercial Mall Plaza Sur en el extremo sur de la avenida, seguida en 2012 por la edificación del centro comercial Portal San Bernardo, en terrenos contiguos.

LA ERA DE LOS CORREDORES DE BUSES Y LA RESISTENCIA CIUDADANA

Gran Avenida es hoy un eje de relevancia metropolitana. Ha sido objeto de varios proyectos de mejoramiento entre 1995 y nuestros días; sin embargo, todos han enfrentado una fuerte resistencia ciudadana. El primero, en 1995 planteó un ensanche entre el Zanjón de la Aguada y Américo Vespucio, para construir carriles de uso exclusivo para el transporte público, pero a fines de esta década debió ser cancelado tras la oposición que provocó en los vecinos (MIDEPLAN, 2000).

A principios de 2000 Gran Avenida era uno de los seis ejes viales que concentraban el ochenta por ciento de los servicios de transporte público de Santiago (Díaz, Gómez-Lobo y Velasco, 2004). Con la reforma del transporte público lanzada en el año 2002, que culminó con *Transantiago*, Gran Avenida fue nuevamente considerada como un corredor troncal. En esta ocasión el proyecto fracasó por oposición política desde las mismas reparticiones ministeriales que lo proponían (Ministerio de Obras Públicas, Comisión Investigadora Especial, 2007). En 2008, un nuevo proyecto de

transformación del tramo entre el Zanjón de la Aguada y Américo Vespucio naufragó por oposición ciudadana a las expropiaciones y, en 2011, un último proyecto propuso ensanchar el tramo sur entre Américo Vespucio y San Bernardo para construir carriles exclusivos de transporte público. Esta vez fue rechazado en defensa de los árboles centenarios que guarda la avenida como herencia del El Bosque (Figueroa, 2013).

Hoy Gran Avenida y sus extensiones al sur –avenida Los Morros y avenida Portales– se encuentran en una encrucijada. Es uno de los ejes más intensos en demanda por transporte público de la ciudad, y donde este transita más lento y con mayor cantidad de transbordos. Es un espacio vital para más de cuatrocientas mil personas que habitan en su entorno, de los cuales un tercio son familias de clase media y dos tercios, familias de escasos recursos que diariamente la transitan para acceder a sus servicios de todo tipo –comerciales, educacionales, institucionales, recreativos–, o bien la atraviesan para dirigirse al centro u otros destinos de la ciudad. Usuarios mayoritarios de transporte público y a la vez residentes que oponen resistencia a los corredores de buses.

CONCLUSIONES

Este camino, que a lo largo de siglos ha ido dando lugar a la urbanización de Santiago hacia el sur –al compás de sus distintos modos de transporte– para irse convirtiendo poco a poco en un sistema de avenidas que sirve a un populoso sector de la ciudad, es aún un proyecto incompleto. Para llegar a ser una “gran avenida” aún enfrenta desafíos.

Hereda de su historia un desarrollo desigual que guarda cierta relación con la conectividad y el transporte. Concentrada en Los Morros, está la pobreza dependiente del autobús; las clases medias emergen en torno a avenida Portales, deseando acceder al automóvil para usar la autopista, mientras las clases medias ascendentes se agrupan en torno a El Llano Subercaseaux, servido por el Metro. En el área central persiste el comercio popular especializado, la venta de libros viejos, de bicicletas, los mercados. Este sistema de avenidas también hereda de la historia una identidad fuerte, que se expresa en la resistencia a los corredores: en ella se lee entre líneas no solo el descontento con el servicio de *Transantiago* y la amenaza de las expropiaciones, sino también el rechazo a la impronta del corredor en el paisaje de la calle. Con la demanda por un transporte público de primera calidad seguro, confiable, confortable, está la de un espacio público y un paisaje de mejor calidad, que asegure la sociabilidad y la seguridad, que intensifique los servicios. E incluso, que se embellezca con mejores edificaciones.

La riqueza de las calles radica en su doble condición, en ser espacio del movimiento y espacio social a la vez. Es la superposición entre su condición de vía y de lugar, espacio de desplazamiento y de emplazamiento de edificaciones y actividades, de conectividad a distancia y distribución local, proporcionando acceso a la propiedad privada y a la vez desplegando su cara pública, la que otorga a las calles la tensión creativa que le da su riqueza. Es esta la complejidad que la política pública, el diseño urbano y los medios de transporte público están llamados a asumir como tarea, para hacer de Gran Avenida la gran avenida que se merece la zona sur de Santiago.

El potencial de contacto humano diario, que solo la calle puede ofrecer, se reduce en la medida que esta no pueda asegurar una relación entre el transporte, el movimiento peatonal y los intercambios económicos, sociales y culturales. Sin los cuales, como señala Rykwert, la comunidad paga con el empobrecimiento de su vida, con la destrucción de la propiedad pública y privada, y con el costo de la seguridad. **ARQ**

Rossana Forray | Arquitecta, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1982; MSc Urbanismo, 1991 y PhD en Sciences Appliquées, Université Catholique de Louvain, 1998. Ha sido invitada como académica en Francia, México, Nicaragua, Madagascar, Bolivia, Perú, Brasil y Estados Unidos; ha brindado asesoría en investigación y docencia en políticas y proyectos de desarrollo urbano y social, patrimonio industrial y regeneración urbana, entre otros. Su trabajo de investigación actual se relaciona con movilidad y espacio público en el marco del desarrollo urbano sustentable. Entre sus publicaciones destacan los libros *Coproduire nos espaces publics* y *The Tribune Tree, European Principles of Citizen Participation in urban Regeneration Policies*. Actualmente es profesora asociada de la Pontificia Universidad Católica de Chile y profesora invitada en la Université Catholique de Louvain.

Christian Figueroa | Arquitecto y Magíster en Proyecto Urbano, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2011. Se ha desempeñado en proyectos de investigación sobre espacio público, movilidad, transporte y espacio público; recibió el Premio Investigador Joven del Institut pour la Ville en Mouvement (2012) y el Primer Lugar por la Mejor Ponencia en el III Encuentro Iberoamericano de Movilidad Urbana Sostenible. Sus trabajos han sido publicados en Francia, Perú y Chile; actualmente es miembro del Laboratorio de Ciudad y Movilidad FADEU-UC.

Rocío Hidalgo | Arquitecta, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1997 y Doctora, Escola Tècnica Superior d' Arquitectura de Barcelona de la UPC, 2012. Actualmente es profesora asistente de la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile, en las áreas de Taller de proyectos y Urbanismo de pre y post grado. Es miembro del Laboratorio de Ciudad y Movilidad FADEU-UC y de BRT-Across Latitudes and Cultures Center de la UC donde desarrolla las investigaciones *Trade and collective space in Santiago de Chile: some clues for understanding the contemporary urban space?* y *Designing Bus Rapid Transit BRT Corridors, Santiago - Boston*.

Bibliografía

- AA.VV. *Plano General de la ciudad de Santiago con la numeración de las manzanas*. Asociación Chilena de Aseguradores contra Incendio, Santiago, 1902.
- AA.VV. "El ferrocarril de El Llano Subercaseaux". *Pluma y Lápis* Vol. 5, N° 19. Imprenta Barcelona, Santiago, 10 de mayo de 1903, p. 12-13.
- AA.VV. *75 Años Chilectra*. Departamento de Relaciones Públicas de Chilectra S.A., Santiago, 1996.
- AA.VV. *Declaración de impacto ambiental "Inmobiliario Maestranza de San Bernardo"*. Desarrollo Inmobiliario de San Bernardo, Santiago, 1998.
- AA.VV. *Declaración de impacto ambiental Mall Plaza Sur*. Mall Plaza Sur, Santiago, 2008.
- AA.VV. *Declaración de impacto ambiental "Portal San Bernardo"*. Sociedad Inmobiliaria del Sur, Santiago, 2012.
- FUENTES, L. "Plano de Santiago". ESPINOZA, Enrique (ed). *Jeografía descriptiva de la República de Chile*. Imprenta i Encuadernación Barcelona, Santiago, 1897, p. 17.
- ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE EL BOSQUE. *Historia de la comuna de El Bosque*. El Bosque [En línea]. 2013. Disponible en: <http://www.imelbosque.cl/contenido/contenido.php?seccion=sincomhistoria>.
- ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE LA CISTERNA. *Historia de la comuna de La Cisterna*. [En línea]. 2013. Disponible en: http://www.cisterna.cl/historia_cisterna.html.
- ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE SAN BERNARDO. *Historia de la comuna de San Bernardo*. [En línea]. 2013. Disponible en: <http://www.sanbernardo.cl/contenidos/nuestra.comuna/nuestra.comuna.historia.html>.
- MOP Ministerio de Obras Públicas. *Decreto 58. Cambia denominación al camino Los Morros, situado en la provincia de Maipo, Región Metropolitana en homenaje al Padre Hurtado*. Ministerio de Obras Públicas, Santiago, 1995.
- SEPÚLVEDA, Daniela. "De tomas de terreno a campamentos: movimiento social y político de los pobladores sin casa, durante las décadas del '60 y '70 en la periferia urbana de Santiago de Chile". *Revista INVI* Vol. XIII N° 35. Instituto de la Vivienda de la Universidad de Chile, Santiago, 1998, p. 103-115.

Referencias bibliográficas

- AA.VV. *Informe o noticia histórica sobre la apertura del canal del Maipo: formación i progresos de la sociedad*. Sociedad del Canal del Maipo, Santiago, 1859.
- AA.VV. *Mediciones de flujos de pasajeros en terminales intermodales*. Metro de Santiago, Santiago, 2011.
- AGÜERO, Bárbara. "La historia tras el ataque de la mujer que resultó quemada en San Bernardo". *La Tercera*. COPESA, Santiago, 7 de julio de 2012.
- AGUIRRE, Beatriz y Simón CASTILLO. *Para una comprensión del espacio público urbano en Santiago de Chile: la segunda mitad del siglo XIX y la época del Centenario*. Universidad Central, Santiago, 2002.
- CARVAJAL, Carlos. *Arquitectura racional de las futuras ciudades*. Cámara Chilena de la Construcción; Pontificia Universidad Católica de Chile; Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Santiago, 2012.
- CARMONA, Matthew; TIESDELL, Steve; HEATH Tim y Taner OC. *Public Places Urban Spaces, The Dimensions of Urban Design*. Original de 2003, segunda edición. Routledge, Architectural Press, Londres, 2010.
- CORNEJO, Luis; SAAVEDRA Miguel y Héctor VERA. "Nuevos registros de asentamientos Inka en la cordillera andina de Chile Central". *Boletín de la Sociedad de Arqueología* Vol. 39. Sociedad Chilena de Arqueología, Santiago, 2006, p. 7-18.
- DE RAMÓN, Armando. "Estudio de una periferia urbana. Santiago de Chile, 1850-1900". *Historia* Vol. 20. Instituto de Historia de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 1985, p. 199-289.
- REDACCIÓN DEL DIARIO LA NACIÓN. "Día del Joven Combatiente: incidentes en villa Francia y otros sectores de Santiago". *La Nación*, Santiago, 29 de marzo de 2013.
- DÍAZ, Guillermo, Andrés GÓMEZ-LOBO y Andrés VELASCO. "Micros en Santiago: de enemigo público a servicio público". *Estudios Públicos* Vol. 96. Centro de Estudios Públicos, Santiago, 2004, p. 5-48.
- ECHAIZ, René. *Historia de Santiago*. Imprenta Ricardo Neupert, Santiago, 1975.

FROM THE INCA TRAIL TO GRAN AVENIDA

Rosanna Forray

Professor, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.

Cristhian Figueroa

Laboratorio de Ciudad y Movilidad FADEU, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.

Rocío Hidalgo

Professor, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.

ERRÁZURIZ, Tomás. "El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1900-1927". *Historia* Vol. 43 N° II. Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 2010, p. 357-411.

FIGUEROA, Christian. "Implementation of Bus Rapid Transit infrastructure: conflicts, meanings and contradictions in the defense of the streets of Santiago de Chile". *Flux* Vol. 90. Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés, École des Ponts ParisTech, Champs sur Marne, 2013, p. 33-44.

FIGUEROA, Jonás. "La ciudad lineal del centenario: los cien años de la utopía lineal". *Revista de Urbanismo* Vol. 20. Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, Santiago, 2009, s.n.

FIGUEROA, Jonás. *URBANISMO*. 2013. [En línea]. Disponible en: <http://urbanismo.8m.com/lineal/liineal.htm> [último acceso: 30 de mayo de 2013].

GRANDÓN, Rómulo. *Anuario del Observatorio Astronómico Nacional de la Universidad de Chile para el año 1952*. Editorial Universitaria, Santiago, 1952.

HIDALGO, Rodrigo. "La vivienda social en Santiago de Chile en la segunda mitad del siglo XX: actores relevantes y tendencias espaciales". DE MATTOS, Carlos; DUCCI, María Elena; RODRÍGUEZ, Alfredo y Gloria YÁÑEZ. *Santiago en la globalización: ¿una nueva ciudad?*. Sur- EURE Libros, Santiago, 2004, p. 219-242.

HIDALGO, Nancy. *Las estaciones que fundaron el metro en Santiago de Chile*. Tesis para optar al grado de Doctor en Arquitectura. Universitat Politècnica de Catalunya, Departament de Projectes Arquitectònics, Barcelona, 2012.

KARSTULOVIC, A. *Moderno y práctico plano de Santiago*. Litografía Marinetti, Santiago, 1939.

MARÍN, Pablo. "Gran Avenida, 1995". *La Tercera*. COPESA, Santiago, 22 de julio de 2013, p. 33.

MARÍN, Santiago. *Los ferrocarriles de Chile*. Imprenta Cervantes, Santiago, 1916.

MARTÍNEZ, Mariano. *Industrias santiaguinas*. Imprenta y Encuadernación Barcelona, Santiago, 1896.

METRO DE SANTIAGO. *Metro de Santiago*. [En línea]. 2013. Disponible en: <http://www.metro.cl/guia-viajero/intermodal-lo-ovalle> [último acceso: 20 de junio de 2013].

MIDEPLAN Ministerio de Planificación y Cooperación. *Mejoramiento de diversos ejes. Vialidad urbana, II etapa*. Gobierno de Chile, Santiago, 2000.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS - COMISIÓN INVESTIGADORA ESPECIAL. *Informe de la comisión especial encargada de analizar los errores en el proceso de diseño e implementación del plan Transantiago*. Cámara de Diputados, Valparaíso, 2007.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y VÍAS DE COMUNICACIÓN. *Ley 9.938. Fija porcentajes en la distribución del impuesto que indica para la adquisición de terrenos para aeródromos y construcción de caminos*. Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación, Santiago, 1951.

MINISTERIO DEL INTERIOR. *Ley 14.652. Denomina Gran Avenida José Miguel Carrera a la "Gran Avenida" que atraviesa las comunas de San Miguel, La Cisterna y San Bernardo*. Ministerio del Interior, Santiago, 1961.

MINVU Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Colegio de Arquitectos. *Juan Parrochia Beguin / Premio 1996. 6 planes para Santiago*. Editorial Antártica, Santiago, 1996.

MORALES, Sergio. "El Metro de Santiago". *Revista EURE* Vol. XIV N° 42. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 1988, p. 19-41.

MORRISON, Allen. *Los tranvías de Chile*. Editorial Ricaaventura, Santiago, 2008.

PARROCHIA, Juan. *Santiago en el tercer cuarto del s. XX*. Universidad de Chile, Santiago, 1978.

PAVEZ, María Isabel. *En la ruta de Juan Parrochia Beguin*. Universidad de Chile, Santiago, 2010.

PIZZI, Marcela; VALENZUELA, María Paz y Juan BENAVIDES. *El patrimonio arquitectónico industrial en torno al ex ferrocarril de circunvalación de Santiago: testimonio del desarrollo industrial manufacturero en el siglo XX*. Editorial Universitaria, Santiago, 2009.

PIZZI, Marcela; VALENZUELA, María Paz; BENAVIDES, Juan y Martín DURÁN. *El ferrocarril de circunvalación, su rol en la consolidación de la ciudad de Santiago de Chile a principios del siglo XX*. Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, 2006.

QUINTANA, Hernán y Augusto SALINAS. "Cuatro siglos de astronomía en Chile". *Revista Universitaria* Vol. 83. Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 2004, p. 53-60.

RISTENPART, Friedrich. *El Observatorio Astronómico Nacional de Santiago en 1909*. Observatorio Astronómico Nacional, Santiago, 1909.

ROMERO, Luis. "Urbanización y sectores populares: Santiago de Chile, 1830-1875". *Revista EURE* Vol. XI N° 31. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 1984, p. 57-66.

RYKWERT, Joseph. *The Necessity of Artifice: Ideas in Architecture*. Academy Editions, Londres, 1982, p. 103-113.

SCHKOLNIK, Saúl. *Historia de la Cañada. Comprendiendo toda la época hispánica desde 1541 hasta el año 1829*. Seminario del Instituto de Historia del Arte, Universidad de Chile Ediciones, Santiago, 1955.

STEBBERG, Rubén. "Los caminos del Inka en Chile". *Tras la huella del Inka en Chile*. Museo Chileno de Arte Precolombino, Santiago, 2001, p. 93-100.

STEBBERG, Rubén y Gonzalo SOTOMAYOR. "Mapocho incaico". *Boletín del Museo Nacional de Historia Natural* Vol. 61. Museo Nacional de Historia Natural, Santiago, 2012, p. 85-149.

SUGRANYES, Ana y Raúl MORALES. "Resistencia y propuestas hacia el derecho al suelo". AA.VV. *Derecho al suelo y la ciudad en América Latina. La realidad y los caminos posibles*. TRILCE Uruguay, Comité Cooperativo Sueco y Hábitat International Coalition, Montevideo, 2012, p. 27-44.

THAYER OJEDA, Luis. *Santiago de Chile. Origen del nombre de sus calles*. Librería, Imprenta y Encuadernación de Guillermo E. Miranda, Santiago, 1904.

VALLEJOS, Leonardo. "Atacan comisaría en San Bernardo en víspera del Día del Joven Combatiente". [En línea]. 2012. Disponible en: <http://www.emol.com/noticias/nacional/2012/03/28/533222/balean-y-apedrean-comisaria-en-san-bernardo-en-vispera-del-dia-del-joven-combatiente.html> [último acceso: 28 de marzo de 2012]

VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *Historia crítica y social de la ciudad de Santiago desde su fundación hasta nuestros días (1541-1868)*. Imprenta de la Librería de El Mercurio, Valparaíso, 1869.

VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *La transformación de Santiago*. Imprenta de la Librería de El Mercurio, Santiago, 1872.

VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *Una peregrinación a través de las calles de la ciudad de Santiago*. Guillermo E. Miranda, Santiago, 1902.

ZANARTU, Sady. Santiago. *Calles viejas*. Editora Nacional Gabriela Mistral, Santiago, 1975.

Throughout history, streets and transportation have been structural elements in the transformation of cities and the urban experience. In fact, among the transformations with the most impact on our daily lives in the last years are the implementations of networks of urban highways and that of the *Transantiago*¹. Originally, this public transportation plan (unprecedented in Santiago) opened the possibility of redesigning the street and avenue landscape as prime public spaces, at a metropolitan scale and available for the poorest areas of the city where the majority of the public transportation users live. Here it is interesting to point out the production of the space resulting from the relationship between the street and public transportation and the role it plays in the production of public life and urban development. This is not exclusive to *Transantiago*, it concerns all bus transportation systems in general and even question this concept of the urban "corridor".

To look back at history to think in the future is the goal of this article, part of the investigation over the integrated design of the transportation and the public space that occupies us. Starting from the formation process of the Gran Avenida² throughout Santiago history, we propose to observe how it demonstrates, over time, the double condition of a space of movement and a social space, within the whole street, arriving at its current state. How, originally a road, structures itself around the growth of the city limits to slowly take on the form of a principal avenue in the south of Santiago. To explore what these relationships that subsist from the past of our city and its large avenues have to say, and how it can illuminate, from another perspective, the design of a new generation of the main axes of the public transport in Santiago is the invitation that this article proposes.

Not all streets were always streets. In fact, Gran Avenida was not a street in its beginnings. It formed part of the Inca Trail that crossed the valley in pre-Columbian times: an access road from the south through La Cañada³ to the founding city, in the Colony; a rural road that, passing through vineyards, linked the city with the villages of La Cisterna and San Bernardo, we could say that Gran Avenida in its origin looked more like a road. A road, like the *carrietas* or *chaussées* or the old medieval cities that knit the network of distant towns, or that led to the port from the cities and prefaced the commercial or defensive routes of the surrounding territory. Paths around which the city grew outward until they were incorporated as the new axes of these new areas, being transformed slowly in a public axis of major importance. In this vein, over the centuries of Santiago's existence, this road went from being the Inca Trail to Gran Avenida.

The transition from "road" to "street" is proof of the polarity touched on by Joseph Rykwert between these terms and its associated concepts. Where *street* (from the Latin *sternere*) refers to a built surface of public use demarcated in its surroundings, not necessarily leading to other streets. Road, on the other hand, suggests the movement from and towards a destination, the pas-

1 Transantiago is the name given to Santiago's public transportation system. The plan proposed the integration of all underground and bus networks, and it was initiated by President Ricardo Lagos and implemented during Michelle Bachelet government in 2007 causing all sorts of controversies (Editor's note).

2 "Gran Avenida" is a major road within the urban network of Santiago; it runs from North to South connecting downtown with the southern areas of the city (Editor's note).

3 "La Cañada" is the old name of current Alameda Bernardo O'Higgins, the southern edge of the historical city and major East-West axis in Santiago (Editor's note).

sage from one place to another (Rykwert, 1982). In a similar fashion, in Spanish, the word *calle* (from the Latin *callus*), “way between buildings or plots, urban exterior of the buildings” according to the Royal Spanish Dictionary, it differs from the route or *camino*. Between both terms the variations and combinations are multiplied, some describing the essential duality suggested by the two concepts (avenue, boulevard, high street, main street), others, denoting the increasing mono-functionality associated with the rising velocities (highway, artery, corridor). This distinction is found at the center of the current discussion on street design, in the tension between the flow space and the “place” space (Carmona et al., 2003).

What goes by the name “corridor Gran Avenida” today is one of the most important routes of Santiago. It begins as a pair of streets, San Diego and Nataniel Cox in the historical center of the city, and from the Zanjón de la Aguada⁴ it extends along Gran Avenida José Miguel Carrera. Having this name, it crosses the once aristocratic neighborhoods from the early 20th century and provides access to multiple hospitals and educational centers occupying its borders. Towards the south it branches off. To the west, it turns off to join with the town of San Bernardo, where it changes its name to Avenida Portales; it crosses San Bernardo and its agricultural peripheries until it joins the Ruta Panamericana. To the East, it continues its original path along Avenida Los Morros to enter into densely populated sectors of social housing, until it leaves Santiago converted into a local road that goes to the small towns of the southern valley, crossing the Maipo River.

SAN DIEGO STREET IN COLONIAL SANTIAGO

There is no certainty regarding the pre-Columbian past of the current Gran Avenida. Apparently, it formed part of a complex network that communicated the Incan city of the Mapocho River with the hills and farming and mining towns of the central-southern valleys of Chile and the Andes mountains (Stehberg and Sotomayor, 2012; Cornejo et al., 2006). According to Stehberg, one of the bridges built by the Incas to cross the Maipo River coincides with the current crossing of Los Morros road (Stehberg, 2001). With the foundation of Santiago in 1541 over the Incan city, this path was formalized as a military route leading to the south of Chile. “Traced over the central path, known for the Incan invasions” (Zañartu, 1975), the Camino Real of the south (fig. 1) communicated the capital of the Capitanía General de Chile with the “upper” provinces, a denomination that the current territories of the center and south of the country received (Thayer Ojeda, 1904).

The first stretch of the road received its popular name of “San Diego” for the image of San Diego de Sevilla installed in La Cañada in 1554 by the Order of San Francisco, which would later be received in the church of San Diego, built in the 17th century in the south-east corner of the intersection of Camino Real South with La Cañada (Thayer Ojeda, 1904). So important was this point that La Cañada changed its name to “Cañada de San Francisco” from San Diego to the East, and “Cañada de San Lázaro” westward (Schkolnik, 1955).

During colonial times, San Diego St. was one of the main trade routes of the city. Numerous mules laden with goods from the provinces gathered in the road as they approached Santiago. It served as an exit for cattle from the estates that the Curia owned in the south of the city (Vicuña Mackenna, 1902). Due to the strong commercial activity, a market was installed where to current Almagro Park now sits that served as the first or last break before entering or leaving the city (Zañartu, 1975). However, despite intense commercial activity, its borders were not completely built. Only at La Cañada, gateway to the city, the road had buildings. The rest was a path that entered the sterile and stony Maipo flatlands and then directed towards the bridge that crossed the river of the same name, where today is the Avenue Los Morros (Vicuña Mackenna, 1868).

THE SAN BERNARDO ROAD IN THE REPUBLICAN SANTIAGO

Around 1821, after the independence of Chile, by government order, the sterile Maipo Plain (also called Lepe) was subdivided into lots known as “hijuelas” 10 blocks per side, which in turn were segmented into four smaller lots of five blocks per side. Each batch was assigned water rights to the San Carlos canal that opened in 1828 to provide water from the mighty Mapocho and Maipo Rivers to all properties located between the two (Echaiz, 1975). Thus, the inhospitable Maipo Plain became a productive orchard that would provide the city of Santiago with agricultural and recreational spaces (AA.VV., 1859). By order of the Senate, in the Plain subdivision, 36 reserved blocks were reserved (to which later a hundred more would be added) for the foun-

dition of a new town called “San Bernardo” in honor of the Supreme Director Bernardo O’Higgins. Initially sparsely inhabited, the town increased in population as the San Carlos canal flow was regularized, becoming home to respected foreigners and patriots, including Bernardo O’Higgins (Echaiz, 1975).

With the founding of San Bernardo in 1830, it proceeded to the fork in the road from San Diego to connect this new village to the west (fig. 2). This connection led to the emergence of the farming town of La Cisterna and the forest plantations of Lo Espejo known as El Bosque. This process set the current path of Gran Avenida and some of its characteristic features, such as the inner cities of San Bernardo and La Cisterna, and the arborization of the avenue in this section corresponding to the remains of the Lo Espejo Forest. At the same time, these operations changed the name of the road to San Diego nearest the Alameda stretch, while the southern section was renamed Camino San Bernardo or La Polvareda.

SAN DIEGO STREET, CENTRAL AXIS OF THE SAVAGE PERIPHERY

The fertility of the plain lands and the connectivity to the South provided by the road to San Bernardo, triggered rapid growth in the southern outskirts of Santiago. As such, San Diego, the entranceway to the traditional city began to suffer sanitation problems due to the high traffic and commerce of animals. In 1843, the Municipality of Santiago acquired the pastures of San José, also known as El Conventillo, that was bordered to the west by San Diego St., to the south by the Zanjón de la Aguada, to the east by Santa Rosa and to the north with Avenida de Los Monos, the current Avenida Matta. To the southern extreme of this property the Municipal Slaughter house was built in 1847 with the objective of controlling unhealthy cattle activity (Aguirre and Castillo, 2002).

The environmental degradation was accompanied by the appearance of poor developments surrounding the slaughterhouse on the banks of the Zanjón de la Aguada, which received its discharges. Thus, in 1862, two large populations formed, El Conventillo and La Pampilla. The first occupied the north of the farm of the same name, and the second, the land adjacent to Campus Martius, the current O’Higgins Park. Both were composed of very small farms with poor, unhealthy homes that lacked water and sewage. These shacks changed the land use pattern in the periphery. Agriculture was no longer profitable compared to the lease or sale of land for living space. In fact, with the advancement of the 19th century, large farms ceased cultivation and waited for new towns (De Ramón, 1985). San Diego St. extended between El Conventillo and La Pampilla; soon it became the south gate of Santiago and the frontier separating the poor ones from the rest of the city. In this period, the street was transformed into a space that depended on charity from the more affluent. It was an integral part of what would later become derisively called the “Death Pasture”.

In the 1870s, under the Administration of intendant Benjamín Vicuña Mackenna, Santiago began a process of great change. In his opinion, Santiago was a cultured city with a barbarian graft. His “Santiago Transformation Plan” sought to place the “diverse people groups in the conditions of the educated and Christian societies [...] not only to beautify Santiago, but also to save it” (Vicuña Mackenna, 1872). The layout of the “Camino de Cintura” proposed by the plan, consisted of a large loop whose interior would contain the city “itself, subject to the charges and benefits of the municipality” (Vicuña Mackenna, 1872). The demonization and dehumanization of poverty implicit in this project fragmented the city. San Diego St. was divided in two by the beltway: the north, cultured and civilized, and the wild south (fig. 3). Physical differentiation of this street marked a social distance. After Vicuña Mackenna the poor would no longer share public spaces and parties with the prosperous society (Romero, 1984).

Subsequently, the Vicuña Mackenna administration made various government efforts to improve the living conditions of the periphery. By the late 19th century the shantytowns of El Conventillo and La Pampilla had almost disappeared and been urbanized (De Ramon, 1985). However, at the banks of the Zanjón de la Aguada poverty had increased. Its rougher face was visible when the stream overflowed and left dozens of casualties and fatalities. Furthermore, the distance of the cultured society generated a widespread fear of the periphery; some had stated that people inhabiting the slaughterhouse sector had a sinister reputation, which extended to the rural periphery (De Ramón, 1985). According to the press at the time, they were “naturalized” with the use of the knife and the blood. Its inhabitants were considered “dangerous drunk” and their access to the city was allowed only for a few streets, including San Diego was. The maps of the time show that the

containing effect of the urban beltway was effective. Towards the end of the 19th century only Matadero and Italia neighborhoods were located outside its perimeter (De Ramon, 1985). However, the arrival of the railway in 1898 would change the ring stage to promote explosive urban growth.

THE TRAIN AND THE TRAM, ACTIVITY MOTORS

In the South-North direction from San Bernardo to Santiago, urbanization also made its way. In 1857 the first stage of the railway line South Alameda-San Bernardo and passenger station were opened (Marín, 1916), with a tangential path to the village of San Bernardo. A little further south the arsenal of the country's largest railroad was located, which during the second half of the 19th and part of the 20th part would be an active industrial center that would raise the value of the surrounding agricultural properties.

In 1898 the railway branch in the direction of San Diego opened; later, it was completed with others to form the Beltway Train between the Mapocho station and Pirque station, the last opposite the present Plaza Baquedano. Although the train was a new belt within the city, its purpose was radically different: to support urban and industrial development, occupy undervalued land and provide access to recently purchased and urbanized public lands (Pizzi et al., 2006). The branch to San Diego included a station of the same name that was to support Municipal Slaughterhouse cattle movement, thus improving its critical health conditions (Pizzi et al., 2009). In the late 19th century, the San Diego St. and its surroundings had a thriving industry of fats and tannery, using the slaughterhouse location and accessibility provided by the train (Martínez, 1896; Pizzi et al., 2009). This latter improvement and the sanitary improvements to the area generated an explosive urban development along the Camino de San Bernardo (Aguirre and Castillo, 2002), so in the 19th century it had heavy traffic. The wagons that travelled to popular social and recreational facilities, such as Los Guindos, now in the sector Lo Vial, caused havoc on the streets when mixing with the flow of goods coming from the south of the country (De Ramón, 1985).

The slaughterhouse and the surroundings areas gradually transformed into an intermodal center where converged horse-drawn and electrical trams, and later buses, providing accessibility to a new residential suburb. In 1901 the wagon traffic is complemented by the first horse-drawn tram line (cars on rails drawn by horses) that circulated on this road, running 3.5 km and joining the slaughterhouse with the Lo Vial sector. The next year, the line is extended to Lo Ovalle and in 1906 is acquired by the Ferrocarril Eléctrico Santiago-San Bernardo enterprise. In 1907 it is electrified and extended to La Cisterna. Finally, in 1908, it would arrive at San Bernardo, completing a trajectory of 17 km (Morrison, 2008).

The electric tramline and the two horse-drawn lines of the avenue (Alameda-Lo Ovalle and Alameda-La Cisterna) established a series of numbered checkpoints, known as the *paraderos* (stops) of Gran Avenida that persists even today in the memory of the people (fig. 4). They began in Zanjón de la Aguada (*paradero 1*) and end at the access to San Bernardo (*paradero 41*). They are an obligatory reference for those circulating in the street, with some being especially notable like the Stop 9 (Lo Vial), the Stop 12 (Departamental), the Stop 18 (Lo Ovalle) and the Stop 25 (La Cisterna).

At the turn of the century the *Pluma y Lápiz* magazine manifested that the tramway that transited on the road to San Bernardo was called to be an enterprise for the agricultural potential of El Llano, progressing before the future extensions to the south. To which was added that the line collapsed on holidays from the people's eagerness to breath "fresh air" and enjoy a walk through the Llano Subercaseaux park (AA.VV., 1903).

THE TRANSITION FROM ROAD TO AVENUE

A key strategic element in the origin of El Llano urbanization to the south of the Zanjón de la Aguada, was the purchase made in 1840 by Ramón Subercaseaux (member of one of the most powerful political families in the country) of a large ranch bordering the Camino a San Bernardo. Associated with this operation, he ceded a strip of land for public use for the neighborhood San Miguel, with a line of poplars on one side; this space received the name "El Llano Subercaseaux".

And so the first public space for the southern periphery of the city was created, as a new stage for public life of the inhabitants of the outskirts and a new entrance from and to Santiago. On this land, a park of the same name would be created, designed by the well-known landscape designer Óscar Prager (fig. 5). The sub-division of the vineyards and farms between family

members accompanied this initiative, who besides settling there, they subdivided large lots for sale. And so a large suburban neighborhood was created for the upper classes in the southern periphery of Santiago. Towards 1900, the arrival of the tram that connected it to downtown Santiago was a key act to lend feasibility to this real estate initiative whose largest obstacle was to cross the city limits that constituted the Zanjón de la Aguada, with its contaminated waters, and the groups of poor families installed along its borders.

The urbanization of El Llano Subercaseaux triggered the settling of a number of public and church facilities along the way, giving it an urban setting and gradually its facade. In 1892 and 1893 the first Catholic schools were set up, and in 1911 the Barros Luco Hospital opened. From 1910 onwards a number of public schools and colleges were founded, followed by public institutions for children, including the Chacra Las Mercedes school, later called *Complejo Ciudad del Niño Presidente Juan Antonio Ríos*. Gradually, large houses of one or two floors were built, and by mid-century the show lounges and movie theaters and theaters appeared. And so formed its condition as an avenue.

Thanks to the electric tram, this urbanization process also took shape at the south end. In 1908, at Stop 33 the Observatorio Astronómico Lo Espejo was built (Ristenpart, 1909). Just five years later, the Chilean Air Force bought the surrounding land and utilized the observatory installations and built the El Bosque air force base in 1936 (Grandón, 1952) that today covers the area of Gran Avenida between Stops 31 and 38; the observatory disappeared finally in the fifties (Quintana and Salinas, 2004).

This accelerated settling of the axis impacted the state of the street. From the decade of 1910 a project to widen and pave the road to San Bernardo took form (Errázuriz, 2010) that would take 15 years to materialize (fig. 6). In 1931, once work was finalized with its now profile of 30 m and two paved lanes, the road was officially named "Gran Avenida" (Marín, 2013). As stated by Figueroa (2013), this expansion (fig. 7) is similar to a project by the urbanist Carlos Carvajal. Inspired by the Ciudad Lineal of Soria and Mata, this reformer proposed the construction of various linear cities for Santiago. Among them, in 1924 he proposed the "Gran Población Lineal Jardín de Santiago a San Bernardo" that would later be presented to the Sociedad de Naciones (Carvajal, 2012; Figueroa, 2009). The project suggested the reconstruction of the avenue according to the following criteria: "the transverse section of the road will have a total width of 30 meters distributed in two sidewalks of 3 meters each for pedestrians, two lanes of reinforced cement of 6 meters each for the circulation of vehicles and a central zone of twelve meters for the double line of electric trams with their respective access platforms" (Figueroa, 2013). In 1941 tree tramlines (two horse-drawn and one electric) and for bus lines circulated on this axis (Karstulovic, 1939); the horse drawn trams disappeared in the forties due two successive repaving programs (Morrison, 2008).

For the anniversary of the IV centennial of Santiago, the street was renamed "Gran Avenida Isabel La Católica". In 1951 a vault over the Zanjón de la Aguada was decreed to eliminate the geographical barrier to transit to downtown (Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación, 1951). In 1961 the street was re-named as "Gran Avenida José Miguel Carrera", its current name (Ministerio del Interior, 1961). Finally, between 1960 and 1970 the beltway train was dismantled (Pizzi et al., 2009).

THE ENTRANCE OF THE CAR AND THE TRAM

Towards 1941 the tramways stopped circulating through Gran Avenida. The electric tram to San Bernardo was cut to La Cisterna, close to Stop 25 until it disappeared completely halfway through the decade (Morrison, 2008). From then on, the entrance of the automobile and the influence of modern urbanism would impose new velocities to the city and with it, new transformations in the street.

Entering into the planning era, in 1960 the "Plan Regulador Intercomunal de Santiago" (PRIS 1958-1960), under the direction of Juan Parrochia, defined ground use, densities, street hierarchies and methods of transportation for Santiago. According to the PRIS, the city suffered from limited north-south connectivity due to large suburban avenues entering into the historical center through small colonial streets (Pavez, 2010). Gran Avenida was no exception: its capacity was greatly reduced upon crossing the Zanjón de la Aguada and entering San Diego St. To solve the problem, Parrochia proposed

4 This is a creek that runs from East to West across the flatlands to the south of the historical city of Santiago. From the beginning of urban expansion to the South it served as an open sewer; its borders were frequently occupied by shantytowns until the second half of the 20th century.

the Corredor Fundamental Norte-Sur (fig. 8) that consisted in a network of roads that would begin in the Ruta Panamericana, to the north of Santiago and would "capillarize" through the city by means of multiple minor roads, including Gran Avenida (MINVU et al., 1996). The Norte-Sur Avenue was created as the axis of this system (1966), whose purpose was to give continuity to the corridor, crossing the city center as a high capacity road. The Norte-Sur allowed the segregation of high-speed flow as the first urban highway of Santiago (Parrochia, 1978). This new road stripped the Gran Avenida from its historical role as connector to the south of the country. From then on the street would be an interior connection that would provide service to the extensive southern periphery of the city.

With the PRIS the Plan Regulador de Transporte Metropolitano was elaborated for Santiago, which proposed the construction of a network of 15 metropolitan train lines (Parrochia, 1978). In 1969 five lines were approved, three of an urban character and two that were express and suburban (Hidalgo, 2012). The line 2 would be the north-south access of the city, one of whose sections would run under Gran Avenida, collecting the ideas proposed by various plans developed between 1925 and 1940 that considered the street as the natural axis of the north-south displacements (Morales, 1988).

Line 2 began construction 1974 and was officially opened in 1978. The layout entered Grand Avenue from the west at the Zanjón de la Aguada, near the Franklin station, and ended in the town of Lo Ovalle, near the Lo Ovalle station. This last, remnant of the village Puente Lo Ovalle from the late 19th century was characterized by an intense trade increase with the arrival of the Metro. Flea markets, caracol shopping centers and modern towers transformed Lo Ovalle into a reference for the inhabitants of the southern part of the city. This role was reinforced by the construction of a modal interchange station in 1990 that by Metrobus service, communicated with the southern periphery Metro Station (Metro de Santiago, 2013). In 2004, the Metro was extended with two more stations to the south to La Cisterna, where a new station was built. This place today moves more than 150,000 passengers a day as the largest modal exchange point in Santiago (AA.VV., 2011). While the Ovalle lost relevance with the new station, more than thirty thousand people still pass through per day.

FROM LA CISTERNA TO THE SOUTH, A SOCIO-SPATIAL DUALITY

By 1960, the city began to densify in the south, with squatters taking land around the main axes. Supported by the Church and political parties with a heroic character, the occupations of public or private land were made by groups of families of homeless people. The precarious conditions of sanitation and inhabitability along with political pressure encouraged the creation of various social housing policies. Thus, in 1965 the government of Eduardo Frei Montalva launched "Operación Sitio", a progressive housing policy that gave people lots with utilities or a basic unit, connected to public water and sanitation (Hidalgo, 2004).

With this policy the physiognomy of the old Camino del Sur, today Avenida Los Morros, changed abruptly. The shantytowns of Santa Elena, Las Acacias and El Olivo, in the lapse of three years between 1967 and 1970 occupied more than 19 hectares around the avenue. The taking of land stopped abruptly in 1973 with the Military Government but the housing needs persisted with other kinds of occupation like the *allegamiento*⁵. Between 1985 and 2012 housing policies followed, focusing more than 25 thousand homes on the south of the avenue, increasingly more precarious. It thus created a huge island of poverty and despair, according to authors like Sugranyes and Morales (2012) who add that Avenue Los Morros represents today one of the rawest faces of urban poverty in Santiago: a remote sector, excluded from the center and the services offered by the city. Today it is common for that street to appear in the press due to violence (La Nación, 2013; Vallejos, 2012; Agüero, 2012). Los Morros, renamed Padre Hurtado in 1995, by decree of the MOP, is an area of social conflict.

The concentration of social housing in poorly equipped locations gives Los Morros a different character than Gran Avenida. The latter communicated through Portales Avenue with the Central motorway, the train to the south, connected to the city center by the Metro and has intense commercial activity (Fig. 9). Instead Los Morros, which at its southern end goes into the countryside (as a *cul de sac*), is the access road to the shantytowns and their surroundings, equipped with small isolated shops installed within nearby houses, but animated by a vegetable and flea market on weekends.

At the same time, the reality of this street contrasts with that of Portales avenue, laid out in 1914 parallel to the train line from San Bernardo to the

south. The surrounding agricultural properties have also recently undergone a rapid transformation in the form of housing projects for middle-income groups. Until 1990 the urbanization process of the surroundings had been intermittent. It was a mixture of industries associated with the train, small populations of social housing and farms. In 1998, with the dismantling of the Maestranza de Ferrocarriles de San Bernardo, a middle-income residential complex was built in its place. This project was followed by similar projects that changed the traditional landscape of the avenue; however lately, the predominant population has been through gated communities.

The face of Portales Avenue is now a succession of fences that separate the complexes from each other and the street; these isolated residential developments led to the arrival of large-scale shopping centers. In 2008, construction began on the Mall Plaza Sur shopping center on the south end of the avenue, followed in 2012 by the construction of the Portal San Bernardo mall, on adjacent land.

THE ERA OF BUS CORRIDORS AND CITIZEN RESISTANCE

Today Gran Avenida is an axis of metropolitan importance. It has been the object of various improvement projects between 1955 and now; however, all have faced strong citizen resistance. The first, in 1995, planned to widen its section between Zanjón de la Aguada and Américo Vespucio to create lanes exclusively for public transport but had to be cancelled at the end of the decade, due to the opposition provoked by the community (MIDEPLAN, 2000).

At the beginning of 2000, Gran Avenida was one of the six transportation axes that concentrated eighty percent of the public transportation services in Santiago (Díaz, Gómez-Lobo and Velasco, 2004). With the public transportation reform initiated in 2002 culminating in Transantiago, Gran Avenida was once again considered as a core corridor. On this occasion the project failed due to political opposition from the same ministry departments that proposed it (Ministerio de Obras Públicas, Comisión Investigadora Especial, 2007). In 2008, a new project to transform the section between Zanjón de la Aguada and Américo Vespucio was run aground by citizen opposition to the expropriations and in 2002, one last project proposed to widen the south section between Américo Vespucio and San Bernardo to build exclusive lanes failed as well. This time, it was rejected to protect a group of one hundred year old trees that line the avenue as a remnant of El Bosque (Figueroa, 2013).

Today Gran Avenida and its southern extensions (Los Morros Avenue and Portales Avenue) face an inflexion point. It is one of the most intensely demanded axes for public transportation in the city, and where transit is the slowest and with the largest amount of transfers. It is a vital space for more than 400,000 people inhabiting the surrounding areas of which a third are middle class families, and two-thirds are low-income families that transit daily to access services of all kinds (commercial, educational, institutional, recreational), or they cross it to reach downtown or other destinations in the city. The greatest users of public transportation are at the same time the residents that resist the bus corridors.

CONCLUSIONS

This road, which for centuries has given rise to the development of Santiago to the south (to the beat of their different modes of transport) to slowly become a system of avenues serving a populous area of the city, is still an incomplete project. To become a "grand avenue" it still faces challenges.

It inherits from its history an uneven development that has some bearing on connectivity and transport. Concentrated in Los Morros lives the poverty dependent on the bus; the emerging middle classes around Portales Avenue that desire cars to access the highway, while the rising middle classes are grouped around El Llano Subercaseaux, serviced by Metro. Popular specialty retail, antique book sales, bicycles and markets persist in the central area. This system of avenues also inherits a history of strong identity expressed in the resistance to the corridors: between the lines one can read not only the dissatisfaction with the Transantiago service and the threat of expropriation, but also the rejection of the corridor and its imprint on the landscape of the street. With the demand for first-rate, safe, reliable and comfortable public transport comes the demand for a landscape and public space of better quality to intensify services and to ensure sociability and security. Better buildings and quality architectural designs are also part of these expectations.

The wealth of streets lies in the double condition of being both a social space and a space of movement. It is the superimposition between its condition as a road and a place, a space of displacement and placement of build-

dings and activities, of connectivity from afar and local distribution, providing access to private property while unfolding its public face, which gives the streets the creative tension that gives them their richness. It is this complexity that public policy, urban design and the methods of public transportation are calling to take on, to make Gran Avenida the great avenue the south of Santiago deserves.

The potential for daily human contact, that only the street can offer, is reduced when a relationship between transportation, pedestrian movement, and economic, social and cultural exchanges can no be assured. Without these, as stated by Rykwert, the community pays with the impoverishment of its life, the destruction of public and private property and with the cost of security. **ARQ**

5 This term in Chile describes the overcrowding of single-family houses due to the presence of more than one family in the property. Most of the times it is about sharing with relatives that can't afford their own space (Editor's note).

Rosanna Forray | Architect, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1982; MSc Urbanism, 1991 y PhD en Sciences Appliquées, Université Catholique de Louvain, 1998. She has been visiting faculty member in France, Mexico, Nicaragua, Madagascar, Bolivia, Peru, Brazil and U.S.A.; also she has been consultant in the scholar and research realms focusing in urban and social development policies and projects, industrial heritage and urban renewal. Her present research addresses sustainable urban development, particularly mobility and public space issues. She is the author of publications such as *Coproduire nos espaces publics* and *The Tribune Tree, European Principles of Citizen Participation in urban Regeneration Policies*. Currently she is associated professor at the Pontificia Universidad Católica de Chile and visiting faculty member at the Université Catholique de Louvain.

Christian Figueroa | Architect and Magister en Proyecto Urbano, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2011. He has participated in research projects on mobility, public space and transport; he received the Young researcher Award from the Institut pour la Ville en Mouvement (2012) and the Prize to the Best Lecture at the III Encuentro Iberoamericano de Movilidad Urbana Sostenible. His work has been published in France, Peru and Chile; currently he is member of the Laboratorio de Ciudad y Movilidad FADEU-UC.

Rocío Hidalgo | Architect, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1997 and Doctor, Escola Tècnica Superior d' Arquitectura de Barcelona at UPC, 2012. Currently she is assistant professor at the Pontificia Universidad Católica de Chile School of Architecture, in the areas of Design Studies and Urbanism (undergraduate and postgraduate). She is a member of the Laboratorio de Ciudad y Movilidad FADEU-UC and of BRT - Across Latitudes and Cultures Center at the UC where she conducts the researches "Trade and collective space in Santiago de Chile: some clues for understanding the contemporary urban space?" and "Designing Bus Rapid Transit BRT Corridors, Santiago - Boston".

Bibliography

AA.VV. *Plano General de la ciudad de Santiago con la numeración de las manzanas*. Asociación Chilena de Seguradores contra Incendio, Santiago, 1902.
 AA.VV. "El ferrocarril de El Llano Subercaseaux". *Pluma y Lápiz* Vol. 5 N° 19. Imprenta Barcelona, Santiago, May 10th, 1903, p. 12-13.
 AA.VV. *75 Años Chilecta*. Departamento de Relaciones Públicas de Chilecta S.A., Santiago, 1996.
 AA.VV. *Declaración de impacto ambiental "Inmobiliario Maestranza de San Bernardo"*. Desarrollo Inmobiliario de San Bernardo, Santiago, 1998.
 AA.VV. *Declaración de impacto ambiental Mall Plaza Sur*. Mall Plaza Sur, Santiago, 2008.
 AA.VV. *Declaración de impacto ambiental "Portal San Bernardo"*. Sociedad Inmobiliaria del Sur, Santiago, 2012.
 FUENTES, L. "Plano de Santiago". ESPINOZA, Enrique (ed). *Jeografía descriptiva de la República de Chile*. Imprenta i Encuadernación Barcelona, Santiago, 1897, p. 17.
 ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE EL BOSQUE. *Historia de la comuna de El Bosque*. El Bosque [Online]. 2013. Available at: <http://www.imelbosque.cl/contenido/contenido.php?seccion=sincomhistoria>.
 ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE LA CISTERNA. *Historia de la comuna de La Cisterna*. [Online]. 2013. Available at: http://www.cisterna.cl/historia_cisterna.html.
 ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE SAN BERNARDO. *Historia de la comuna de San Bernardo*. [Online]. 2013. Available at: <http://www.sanbernardo.cl/contenidos/nuestra.comuna/nuestra.comuna.historia.html>.
 MOP Ministerio de Obras Públicas. *Decreto 58. Cambia denominación al camino Los Morros, situado en la provincia de Maipo, Región Metropolitana en homenaje al Padre Hurtado*. Ministerio de Obras Públicas, Santiago, 1995.
 SEPÚLVEDA, Daniela. "De tomas de terreno a campamentos: movimiento social y político de los pobladores sin casa, durante las décadas del sesenta y setenta en la periferia urbana de Santiago de Chile". *Revista INVI* Vol. XIII N° 35. Instituto de la Vivienda de la Universidad de Chile, Santiago, 1998, p. 103-115.

Bibliographical references

AA.VV. *Informe o noticia histórica sobre la apertura del canal del Maipo: formación i progresos de la sociedad*. Sociedad del Canal del Maipo, Santiago, 1859.
 AA.VV. *Mediciones de flujos de pasajeros en terminales intermodales*. Metro de Santiago, Santiago, 2011.
 AGÜERO, Bárbara. "La historia tras el ataque de la mujer que resultó quemada en San Bernardo". *La Tercera*. COPESA, Santiago, July 7th 2012.
 AGUIRRE, Beatriz and Simón CASTILLO. *Para una comprensión del espacio público urbano en Santiago de Chile: la segunda mitad del siglo XIX y la época del Centenario*. Universidad Central, Santiago, 2002.
 CARVAJAL, Carlos. *Arquitectura racional de las futuras ciudades*. Cámara Chilena de la Construcción; Pontificia Universidad Católica de Chile; Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Santiago, 2012.
 CARMONA, Matthew; TIESDELL, Steve; HEATH, Tim and Taner OC. *Public Places Urban Spaces, The Dimensions of Urban Design*. 2003 original, second edition. Routledge, Architectural Press, London, 2010.

CORNEJO, Luis; SAAVEDRA, Miguel and Héctor VERA. "Nuevos registros de asentamientos Inka en la cordillera andina de Chile Central". *Boletín de la Sociedad de Arqueología* Vol. 39. Sociedad Chilena de Arqueología, Santiago, 2006, p. 7-18.
 DE RAMÓN, Armando. "Estudio de una periferia urbana. Santiago de Chile, 1850-1900". *Historia* Vol. 20. Instituto de Historia de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 1985, p. 199-289.
 REDACCIÓN DEL DIARIO LA NACIÓN. "Día del Joven Combatiente: incidentes en villa Francia y otros sectores de Santiago". *La Nación*, Santiago, March 29th 2013.
 DÍAZ, Guillermo, Andrés GÓMEZ-LOBO and Andrés VELASCO. "Micros en Santiago: de enemigo público a servicio público". *Estudios Públicos* Vol. 96. Centro de Estudios Públicos, Santiago, 2004, p. 5-48.
 ECHAIZ, René. *Historia de Santiago*. Imprenta Ricardo Neupert, Santiago, 1975.
 ERRÁZURIZ, Tomás. "El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1900-1927". *Historia* Vol. 43 N° II. Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 2010, p. 357-411.
 FIGUEROA, Christian. "Implementation of Bus Rapid Transit infrastructure: conflicts, meanings and contradictions in the defense of the streets of Santiago de Chile". *Flux* Vol. 90. Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés, École des Ponts ParisTech, Champs sur Marne, 2013, p. 33-44.
 FIGUEROA, Jonás. "La ciudad lineal del centenario: los cien años de la utopía lineal". *Revista de Urbanismo* Vol. 20. Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, Santiago, 2009, s.n.
 FIGUEROA, Jonás. *URBanismo*. 2013. [Online]. Available at: <http://urbanismo.8m.com/lineal/lineal.htm> [last access: 30 de mayo de 2013].
 GRANDÓN, Rómulo. *Anuario del Observatorio Astronómico Nacional de la Universidad de Chile para el año 1952*. Editorial Universitaria, Santiago, 1952.
 HIDALGO, Rodrigo. "La vivienda social en Santiago de Chile en la segunda mitad del siglo XX: actores relevantes y tendencias espaciales". DE MATTOS, Carlos; DUCCI, María Elena; RODRÍGUEZ, Alfredo and Gloria YÁÑEZ. *Santiago en la globalización: ¿una nueva ciudad?* Sur- EURE Libros, Santiago, 2004, p. 219-242.
 HIDALGO, Nancy. *Las estaciones que fundaron el metro en Santiago de Chile*. Thesis submitted for the degree of Doctor in Architecture. Universitat Politècnica de Catalunya, Departament de Projectes Arquitectònics, Barcelona, 2012.
 KARSTULOVIC, A. *Moderno y práctico plano de Santiago*. Litografía Marinetti, Santiago, 1939.
 MARÍN, Pablo. "Gran Avenida, 1995". *La Tercera*. COPESA, Santiago, July 22nd 2013, p. 33.
 MARÍN, Santiago. *Los ferrocarriles de Chile*. Imprenta Cervantes, Santiago, 1916.
 MARTÍNEZ, Mariano. *Industrias santiaguinas*. Imprenta y Encuadernación Barcelona, Santiago, 1896.
 METRO DE SANTIAGO. *Metro de Santiago*. [Online]. 2013. Available at: <http://www.metro.cl/guia-viajero/intermodal-lo-ovalle> [last access: June 20th 2013].
 MIDEPLAN MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN Y COOPERACIÓN. *Mejoramiento de diversos ejes. Vialidad urbana, II etapa*. Gobierno de Chile, Santiago, 2000.
 MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS - COMISIÓN INVESTIGADORA ESPECIAL. *Informe de la comisión especial encargada de analizar los errores en el proceso de diseño e implementación del plan Transantiago*. Cámara de Diputados, Valparaíso, 2007.
 MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y VÍAS DE COMUNICACIÓN. *LEY 9.938. Fija porcentajes en la distribución del impuesto que indica para la adquisición de terrenos para aeródromos y construcción de caminos*. Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación, Santiago, 1951.
 MINISTERIO DEL INTERIOR. *Ley 14.652. Denomina Gran Avenida José Miguel Carrera a la "Gran Avenida" que atraviesa las comunas de San Miguel, La Cisterna y San Bernardo*. Ministerio del Interior, Santiago, 1961.
 MINVU, Ministerio de Vivienda y Urbanismo y Colegio de Arquitectos. *Juan Parrochia Beguin / Premio 1996. 6 planes para Santiago*. Editorial Antártica, Santiago, 1996.
 MORALES, Sergio. "El Metro de Santiago". *Revista EURE* Vol. XIV N° 42. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 1988, p. 19-41.
 MORRISON, Allen. *Los tranvías de Chile*. Editorial Ricaaventura, Santiago, 2008.
 PARROCHIA, Juan. *Santiago en el tercer cuarto del s. XX*. Universidad de Chile, Santiago, 1978.
 PAVEZ, María Isabel. *En la ruta de Juan Parrochia Beguin*. Universidad de Chile, Santiago, 2010.
 PIZZI, Marcela; VALENZUELA, María Paz and Juan BENAVIDES. *El patrimonio arquitectónico industrial en torno al ex ferrocarril de circunvalación de Santiago: testimonio del desarrollo industrial manufacturero en el siglo XX*. Editorial Universitaria, Santiago, 2009.
 PIZZI, Marcela; VALENZUELA, María Paz; BENAVIDES, Juan and Martín DURÁN. *El ferrocarril de circunvalación, su rol en la consolidación de la ciudad de Santiago de Chile a principios del siglo XX*. Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, 2006.
 QUINTANA, Hernán and Augusto SALINAS. "Cuatro siglos de astronomía en Chile". *Revista Universitaria* Vol. 83. Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 2004, p. 53-60.
 RISTENPART, Friedrich. *El Observatorio Astronómico Nacional de Santiago en 1909*. Observatorio Astronómico Nacional, Santiago, 1909.
 ROMERO, Luis. "Urbanización y sectores populares: Santiago de Chile, 1830-1875". *Revista EURE* Vol. XI N° 31. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 1984, p. 57-66.
 RYKWERT, Joseph. *The Necessity of Artifice: Ideas in Architecture*. Academy Editions, London, 1982, p. 103-113.
 SCHKOLNIK, Saúl. *Historia de la Cañada. Comprendiendo toda la época hispánica desde 1541 hasta el año 1829*. Seminario del Instituto de Historia del Arte, Universidad de Chile Ediciones, Santiago, 1955.
 STEHBERG, Rubén. "Los caminos del Inka en Chile". *Tras la huella del Inka en Chile*. Museo Chileno de Arte Precolombino, Santiago, 2001, p. 93-100.
 STEHBERG, Rubén and Gonzalo SOTOMAYOR. "Mapocho incaico". *Boletín del Museo Nacional de Historia Natural* Vol. 61. Museo Nacional de Historia Natural, Santiago, 2012, p. 85-149.
 SUGRANYES, Ana and Raúl MORALES. "Resistencia y propuestas hacia el derecho al suelo". AA.VV. *Derecho al suelo y la ciudad en América Latina. La realidad y los caminos posibles*. TRILCE Uruguay, Comité Cooperativo Sueco and Hábitat International Coalition, Montevideo, 2012, p. 27-44.
 THAYER OJEDA, Luis. *Santiago de Chile. Origen del nombre de sus calles*. Librería, Imprenta y Encuadernación de Guillermo E. Miranda, Santiago, 1904.
 VALLEJOS, Leonardo. "Atacan comisaría en San Bernardo en víspera del Día del Joven Combatiente". [Online]. 2012. Available at: <http://www.emol.com/noticias/nacional/2012/03/28/533222/balean-y-apedrean-comisaria-en-san-bernardo-en-vispera-del-dia-del-joven-combatiente.html> [last access: March 28th 2012].
 VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *Historia crítica y social de la ciudad de Santiago desde su fundación hasta nuestros días (1541-1868)*. Imprenta de la Librería de El Mercurio, Valparaíso, 1869.
 VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *La transformación de Santiago*. Imprenta de la Librería de El Mercurio, Santiago, 1872.
 VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *Una peregrinación a través de las calles de la ciudad de Santiago*. Guillermo E. Miranda, Santiago, 1902.
 ZAÑARTU, Sady. *Santiago. Calles viejas*. Editora Nacional Gabriela Mistral, Santiago, 1975.