



Fue planteado como algo momentáneo, motivado por la falta de seguridad y poco uso

Cierran un acceso al Metro Cal y Canto: "Siempre ha sido una zona difícil"



Este es uno de los seis accesos que tiene Cal y Canto.

DAVID VELÁZQUEZ

El comercio ambulante, la delincuencia y la venta de comida informal han ido desgastando la zona. La construcción de la línea 7 puso su cuota también.

M. EUGENIA SALINAS

Pasado el mediodía, Juan y Natanael estaban trabajando afuera del metro Puente Cal y Canto, en el acceso ubicado al poniente del puente La Paz. Limpiaban la cámara de seguridad que está justo en ese acceso, el que Metro anunció que cerrará temporalmente y que ha sido testigo clave del deterioro de la zona.

Juan, quien usaba una mascarilla, aclaró que no estaba resfriado. El fuerte y desagradable olor que emana desde esa zona, hace inviable permanecer mucho rato allí y la mascarilla KN95 le permite a Juan cumplir con su labor.

Junto a ese acceso, uno de los seis que tiene Cal y Canto, dos personas levantaron su improvisado "hogar", y por un costado está el muro de un cierre perimetral que lleva varios años, quizás demasiados, y que el propio Metro levantó por los trabajos de la Línea 7.

Las cocinerías ilegales están un poco más allá, cruzando el río, y ni el intenso calor de estos días ha ahuyentado a los comerciantes ambulantes, que se instalan en los puentes que cruzan el Mapocho y que cuando los ahuyentan de Independencia o Recoleta, arrancan a Santiago, y viceversa.

Metro explicó que el cierre del acceso responde "a un plan integral de seguridad y mejoramiento urbano, impulsado por Metro, la municipalidad de Santiago, la Gobernación Metropolitana y los municipios de Recoleta e Independencia". El objetivo, explicaron, es "mejorar la segu-

ridad, el orden y la calidad del espacio público".

La salida que se cerrará "corresponde a la de menor flujo dentro de la estación. Sólo un 3% de los usuarios utiliza esa estación del total de personas que entran y salen de Cal y Canto", comentó Pamela Barros, gerente de Operaciones y Servicios de Metro.

Mario Desbordes, alcalde de Santiago, también se refirió al cierre de ese acceso. "Tenemos que recuperar la seguridad arriba, en la superficie. La gente delinquía acá arriba y se refugiaba en el Metro o delinquía en el Metro y se escapaba hacia arriba. Nos estamos coordinando con Metro para trabajar juntos arriba y abajo, pero también tenemos que recuperar todo el entorno del Mercado Central, la calle Puente, que en las tardes se llena de cocinerías clandestinas, de fritanga".

El alcalde agregó que "en la noche no se puede circular. La Piojera está a punto de irse a Las Condes. No lo vamos a permitir y vamos a recuperar la seguridad en este sector. Junto con el gobernador Claudio Orrego, que nos está ayudando mucho, con el delegado presidencial y con los alcaldes de Independencia y Recoleta estamos recuperando el barrio La Chimba, este barrio maravilloso y tradicional".

Zona marginal y difícil

Los problemas en esa zona son de largo aliento. Así lo explica Sebastián Gray, profesor de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica, quien describe los elementos que hacen este sector

tan particular.

"Esta zona es parte de un lugar que se llama la Explanada de los Mercados. Hace unos diez años se hizo un gran concurso público para remodelar esa zona, que no se concretó. Con esto te quiero decir que hace mucho tiempo hay conciencia y preocupación de que es una zona que debe ser intervenida", describe el arquitecto.

Gray cuenta que "el borde del río Mapocho, frente al Mercado Central por una parte y, por otra, la Vega Chica y a continuación La Vega, más la Estación Mapocho, que fue estación de trenes, siempre ha sido una zona dura, difícil. Siempre, en toda la historia de Santiago. Es una zona que tiene una vocación profundamente comercial, justamente por la estación de trenes y los mercados. Y siempre ha sido una zona de marginalidad".

El arquitecto recuerda que en las crónicas del Padre Hurtado recogiendo niños mendigos, "los estaba recogiendo por debajo de los puentes de esas zonas. Y hay una película clásica del cine chileno, 'Largo Viaje' (1967), de Kaulen, que se desarrolla en esa zona. Este no es un fenómeno nuevo".

Pero el académico destaca un punto: "Si el lugar está en crisis, en parte es por los efectos, las externalidades creadas por la propia construcción de la línea 7, que ha creado un caos en la superficie de esa zona, con estos inmensos muros, que llevan ahí, si no me equivoco, unos siete u ocho años. Ese pique amurallado lleva demasiados años. Entonces el Metro también es responsable de lo que producen sus obras en el espacio público. Lo que tiene que ocurrir es que se sepa cuándo terminarán las obras y hay que exigir que lo que quede arriba sea tan bueno que se empiecen a resolver los problemas que tenemos hoy en día".