



► Las obras que se están llevando a cabo en paseo Bandera.

Desbordes defiende obras en el paseo Bandera en medio de críticas de arquitectos

Más de cien destacados arquitectos y otros profesionales acusan que es un “retroceso” permitir el transporte público en el espacio peatonal.

Paula Pareja

A inicios de febrero, el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, y el alcalde de Santiago, Mario Desbordes, dieron el vamos a las obras que permitirán el retorno del transporte público al paseo Bandera, en pleno centro de la capital. Sin embargo, los trabajos de remodelación no han estado exentos de críticas, puesto que algunos especialistas acusan un “retroceso” en el espacio urbano, al permitir el acceso de vehículos en un sector que estaba completamente destinado para el tránsito peatonal.

Las críticas vinieron de parte de más de cien arquitectos, entre ellos Pablo Allard, decano de Arquitectura de la Universidad del Desarrollo (UDD), quien en una columna de **La Tercera** sostuvo que “al centro de Santiago le sobra oferta de transporte público. Según datos del MTT, más del 80% de los desplazamientos diarios hacia la comuna se realizan por medios distintos al transporte público motorizado. Reabrir un tramo de menos de 400 metros para unos pocos buses no resuelve la congestión estructural ni mejora la accesibilidad”.

Consultado sobre estas críticas, el alcalde Desbordes aseguró a **La Tercera** que el paseo Bandera desde sus orígenes nunca fue pensado como un paseo peatonal, sino que, más bien, las modificaciones que permitieron ese espacio urbano responden a una iniciativa “muy correcta” -expresó- del exalcalde Felipe Alessandri, en el marco de la construcción de la Línea 3 de Metro.

En total, las obras se extenderán por 140 días, por lo que debería habilitarse el tránsito para buses del sistema Red en el segundo semestre de este 2026.

En ese contexto, Desbordes defendió las obras asegurando que dado el deterioro en que se encontraba el paseo Bandera, “había dos posibilidades, volver atrás y cumplir el objetivo original, y por lo tanto volver al uso normal de la vía para la que fue diseñada (...) o lo que estamos haciendo nosotros, que es una mezcla en donde tres cuartos de la ruta de la vía siguen destinadas al peatón, y solo un cuarto, un 25%, 3,5 metros, van a ser destinadas al transporte público”.

En ese sentido, instó a los arquitectos a mostrar “antecedentes técnicos” que respalden su malestar. ●