

SANTIAGO DE CHILE, MIÉRCOLES 18 DE FEBRERO DE 2026

nacional@mercurio.cl

ANA NAVARRO SUÁREZ

Ubicada en el centro de Santiago, Bandera vuelve a estar en el centro del debate sobre su futuro: ¿vía para micros o solo peatón?

Hace 13 años, la calle fue cerrada para iniciar la construcción de la Línea 3 del metro, y desde entonces ha sido escenario de diversos proyectos, como también de incivilidades y deterioro urbano, que se hizo sentir con particular fuerza desde el estallido de 2019.

Ya en 2017, se iniciaría la discusión que hoy se retoma: durante la administración del alcalde Felipe Alessandri (RN), comenzó a funcionar como una corriente alternativa peatonal, sin flujo vehicular.

Y ahora el panorama se revierte, luego que la actual administración municipal, a cargo de Mario Desbordes, comenzara los trabajos para usar la vía de manera mixta —para peatones y buses—, lo que ha despertado comentarios entre urbanistas.

“El centro de Santiago se encuentra en una encrucijada”, postuló Pablo Allard, decano de Arquitectura en la U. del Desarrollo, junto con otras 100 personas, entre urbanistas, geógrafos e ingenieros, en Cartas al Director de “El Mercurio”. El documento —publicado el domingo— señalaba que “reconvertir Bandera en calle para micros constituye un retroceso en todos los aspectos posibles”, y que una buena solución habría sido “un paseo bien iluminado, con comercio vigilado y cierres”.

Dicho mirada dio pie a reacciones entre urbanistas y autoridades. En la edición de ayer de la misma sección, el alcalde Desbordes, junto al delegado presidencial Gonzalo Durán y el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, defendieron el proyecto que, aseguran, permitirá mejorar la conexión norte-sur y reducir en “50% el tiempo de traslados en el área”, optimizando la experiencia en transporte de “vecinos de comunas como Conchalí, Renca e Independencia”.

La necesidad de una buena gestión

“No existe ningún estudio ni evidencia de que meter buses en una calle o en un paseo peatonal reduce la inseguridad”, afirma Allard, en conversación con “El Mercurio”. También contradice el supuesto beneficio sobre los tiempos de trayec-

to: “Hablan mucho respecto de la importancia de las personas que viajan al centro, pero no dicen que ese 50% de mejora representa siete minutos que van a ganar por estos 400 metros de paseo que se pierden”.

“La intención no es aportar proyectos e iniciativas para mejorar la seguridad y la movilidad”, remarca, pero ve nece-

El proyecto contempla la habilitación de terrazas comerciales y mobiliario urbano: **Retorno de micros al paseo Bandera enciende debate y enfrenta a expertos con autoridades por futuro del lugar**

La propuesta del municipio es puesta en la balanza por arquitectos, vecinos y locatarios. La medida, según sus impulsos, busca mejorar la conectividad de las zonas norte y sur de Santiago.



LOCOMOCIÓN.—Se espera que el transporte comience a operar el segundo semestre de este año.

“Vamos a tener nuevas líneas de metro y nuevos sistemas de traslado. (...) No deberían hacerlo a costa del espacio de las personas.”

PABLO ALLARD
DECANO DE ARQUITECTURA UDD

“Creemos que este es un tema integral y es sistémico; por lo tanto, no se saca nada con recuperar un lugar si el resto se deja abandonado.”

YVES BESANÇON
ARQUITECTO



FAENAS.
Los trabajos se iniciaron a inicios de febrero y se extenderán por 140 días.

CRONOLOGÍA

■ **OBRAS** En 2013, la calle Bandera fue cerrada al tránsito debido a las obras de construcción de la Línea 3 del metro. Si bien se estimaba que la medida solo duraría dos años, se extendió por más tiempo.

■ **DECISIÓN** En 2017, la Municipalidad de Santiago, entonces a cargo de Felipe Alessandri, optó por dejar la calle como un paseo peatonal. La medida generó críticas del Ministerio de Transportes, que consideraba al eje relevante para el tránsito de micros. Tras una primera marcha blanca, en diciembre de ese año comenzó la peatonalización de la calle.

■ **RETORNO** Una vía de utilidad mixta, para peatones y micros. Así lo anunció el alcalde Mario Desbordes en octubre del año pasado, cuando dijo que Bandera retomaría, después de años, el tránsito para el transporte público. La iniciativa, que está coordinada con Transportes, ya inició sus obras.

pacio público de calidad con movilidad masiva eficiente”. Y añadió: “Recuperar el centro exige planificación sistémica y evaluación técnica integral, porque una decisión en una calle repercute en toda la red urbana”.

Consultado por este diario, agrega que el paseo Bandera “puede ser un éxito, siempre que sea bien gestionado”.

Entre las medidas necesarias identifica “mantener limpios los lugares de la ciudad que utilizan los peatones y el transporte público. Mantener seguros esos lugares, lo cual hace intervenir no solo al gobierno comunal, sino

que al regional y central, que tienen que participar. Y permitir la inversión privada en la recuperación de edificios”.

El urbanista destaca que la solución “debe ser atacada desde todos los flancos posibles, no solamente hablando de un paseo o de una calle puntualmente”, reconociendo un problema “integral y sistémico”.

La Municipalidad de Santiago, en tanto, dice que no se contemplan nuevas medidas para conservar el espacio, ya que “en la vigilancia y recolección de basura no hay modificación. Es idéntico a como se viene haciendo”.

Dudas entre los usuarios

De acuerdo con la municipalidad, de los 14 metros de ancho que tiene la calle, solo 3,5 metros serán usados por los buses, lo que deja al resto disponible para el uso de peatones, bulevares y comercio.

Luis Acevedo, comerciante con más de 40 años en la zona, apoya la medida tomada por Santiago. “Tenemos un pequeño local y la habilitación del transporte va a traer más gente para este sector, nos va a beneficiar en las ventas”, dice.

Transeúnte habitual por la zona, Jorge Bilbao también ve potencial en la iniciativa como método para mejorar la seguridad vial y la conexión de Santiago como “punto neuralgico”.

Con todo, existen preocupaciones. Dana Valdebenito, quien trabaja en el centro, considera “peligrosa” la iniciativa del municipio, ya que “los peatones estamos acostumbrados a un espacio exclusivo y los buses son grandes para una calle pequeña”. A su vez, Carlos Vera, comerciante del Paseo de las Delicias, enfatiza que la seguridad es primordial y que sin ella, “ninguna medida, con o sin buses, tendrá un buen efecto”.