

Fecha: 22-02-2026
 Medio: El Mercurio
 Supl.: El Mercurio - Cuerpo B
 Tipo: Noticia general
 Título: "Daño significativo" e "ilegal", la alerta del Club de La Unión a Monumentos Nacionales sobre reconversión del Paseo Bandera

Pág.: 2
 Cm2: 390,9
 VPE: \$ 5.134.492

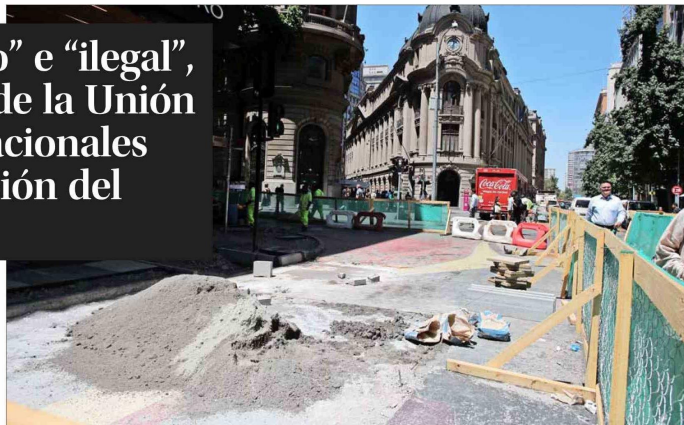
Tiraje: 126.654
 Lectoría: 320.543
 Favorabilidad: ☐ No Definida

"Daño significativo" e "ilegal", la alerta del Club de la Unión a Monumentos Nacionales sobre la reconversión del Paseo Bandera

En noviembre, el Club de la Unión le envió una carta al Consejo de Monumentos Nacionales, en la que apuntaron a que el proyecto del alcalde Mario Desbordes —de reactivar el Paseo Bandera como corredor vial para buses— "amenaza con generar un daño significativo e irreversible" al sector, y sería "ilegal" si no cuenta con autorización previa del Consejo de Monumentos Nacionales (CMN) y del Servicio de Evaluación Ambiental.

El proyecto considera una inversión estimada de \$1.600 millones, y busca revertir la condición de paseo peatonal que tiene la calle Bandera desde 2017, para transformarla en un corredor exclusivo para buses eléctricos, impulsado por el municipio en coordinación con el Ministerio de Transportes y el Servicio de Vivienda y Urbanización (Serviu).

El lunes 2 de febrero comenzaron los trabajos para rehabilitar esta vía, por la que transitarán cuatro recorridos de bus y se habilitarán cinco detenciones en Alonso de Ovalle, Agustinas, Catedral, Rosas y General Mackenna. El Gobierno prevé que los servicios comiencen a operar el se-



Los trabajos en el Paseo Bandera comenzaron el 2 de febrero.

gundo semestre de 2026.

Sin embargo, a través de la misiva del Club de la Unión, firmada por Rodrigo Izquierdo, presidente de Unión Inmobiliaria S.A., propietaria del inmueble que alberga al tradicional recinto, solicitaron al CMN iniciar un procedimiento administrativo para "recabar antecedentes, fiscalizar y pronunciarse sobre la legalidad y procedencia del proyecto 'Reactivación del eje Bandera como vía para transporte público', en atención a su emplazamiento dentro de una zona típica y su afectación directa a Monumentos Históricos, entre ellos, el inmueble en cuestión,

se lee en el acta de esa reunión.

El club fue declarado Monumento Histórico en 1981, lo que le confiere una "protección especialísima, quedando bajo la tuición y supervisión del Consejo", se lee.

Alegan además, que se inserta en un conjunto urbano declarado "Zona Típica" y de características únicas, bajo la denominación "sector de las calles Nueva York, La Bolsa y Club de la Unión", y cualquier intervención en el área "no solo afecta a inmuebles individuales, sino al 'valor de conjunto' que la ley busca resguardar".

Exigen al CMN oficiar a la Municipalidad de Santiago, al Ministerio de Transportes y al Serviu, "requiriendo la remisión de todos los antecedentes técnicos, jurídicos, planos y diseños del proyecto, incluyendo estudios de impacto vial, estructural y patrimonial".

Por otra parte, solicitan un pronunciamiento sobre "la pertinencia de ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA)", pues esta zona sería un Área Colocada Bajo Protección Oficial (ACBPO) para efectos de la Ley N° 19.300. "La Corte Suprema ha sostenido reiteradamente que proyectos que se emplazan en Zonas Típicas y que son susceptibles de causar una alteración al patrimonio cultural, deben ser sometidos al SEIA", de modo que piden que el organismo evalúe sus afectaciones.

Pese a las advertencias, desde Unión Inmobiliaria confirman que desde el CMN nunca recibieron respuesta, y hoy evalúan diferentes vías para elevar este reclamo. Además, ninguna de las etapas correspondientes a un proyecto de esta envergadura se habría cumplido y el proyecto no detuvo su avance.

Entre las afectaciones proyectadas, señalan en el documento que presentaron ante el CMN, que "las obras contempladas, lejos de ser menores, implican una transformación sustancial del espacio público y comprenden, a lo menos: la habilitación de una carpeta de rodado vehicular de baja velocidad; la instalación de paraderos para el transporte público; la implementación de señalética vial específica; la instalación de dispositivos de seguridad vial, entre otros".

Identifican además un "riesgo estructural por vibraciones, un impacto visual y paisajístico invasivo, y alteración del uso y goce del espacio público".