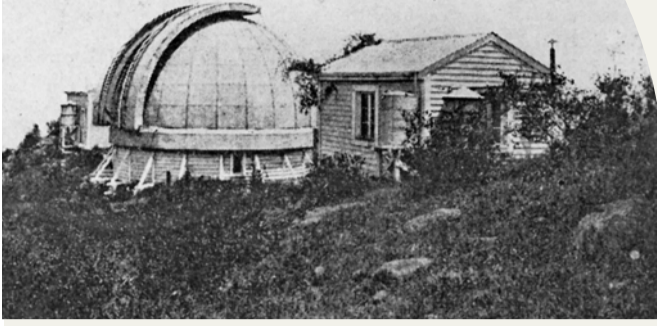


Línea de tiempo

1903

El observatorio Lick es instalado en la cumbre del cerro, lugar que solo era visitado por excursionistas, peregrinos y astrónomos, quienes subían por el único sendero existente.



1908

Se inaugura la colosal imagen de la Virgen en la cima del cerro San Cristóbal, lugar que era desde mucho antes un punto de peregrinación y religiosidad en Santiago.

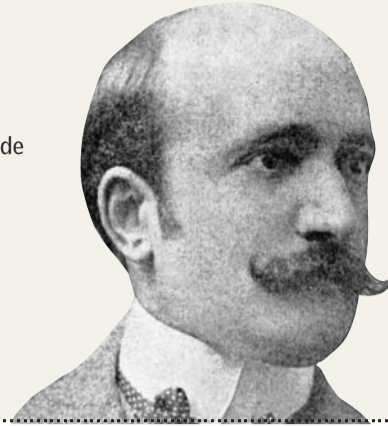


1915

El periodista y parlamentario Alberto Mackenna Subercaseaux, junto a un grupo de intelectuales y senadores, y medios como Zig Zag y "El Mercurio", impulsa una cruzada para transformar Santiago con un plan urbanístico integral que incluía la creación del Parque Metropolitano.

1916

Alberto Mackenna Subercaseaux, con motivo de la toma simbólica de los Boys Scouts de Chile, señala: "Este cerro sería un orgullo de Santiago y una gloria de Chile. Lo veo como una fuente inagotable de salud y un venero de riqueza para nuestra capital".



La primera gran obra del Parque Metropolitano es hasta hoy su principal símbolo espiritual y centro turístico. Para algunos es una meta deportiva; para otros, el lugar donde culminar una acción de gracias. Nada, sin embargo, se compara al esfuerzo gigante que significó instalarla donde está. La hechura de la Virgen del cerro San Cristóbal fue encargada a París y llegó en partes de fierro forjado. La primera piedra de su base fue colocada el 8 de diciembre de 1904 donde antes, desde la fundación de Santiago y hasta 1647, hubo una cruz de madera de diez metros de altura que desapareció con un terremoto.

El Arzobispado de Santiago eligió ese lugar en la cumbre al que los nativos llamaban Tupahue ("Lugar de Dios"). Donde los aborígenes hacían sus rogativas y ceremonias, ahora los chilenos llevaban una a una las 42 cajas que contenían las piezas del monumento, arrastrándolas desde Valparaíso en unas carretas gigantes tiradas por yuntas de bueyes. Pesaban en total 46.783 kilos y tardaron cuatro años en llegar al cerro. Para conseguir la misión, se encargó a dos ingenieros la construcción de un camino donde antes había un sendero, incluidos dos puentes de concreto armado que pasaban sobre un canal de regadío. Para subir las partes, se utilizaron carretas y troncos también tirados por bueyes.

En el pedestal de la Virgen, que fue enterrado para lograr que el centro de gravedad quedara a cuatro metros y medio del subsuelo, hay un oratorio diseñado por el arquitecto francés Eugenio Joannon, mientras que en la explanada hay un templo al aire libre y al costado, en la Plaza Vasca, una pequeña capilla de piedra, la Iglesia de la Maternidad de María, que tiene frescos y esculturas del artista alemán Peter Hörn.

El Santuario de la Virgen de la Inmaculada Concepción fue el primer lugar que visitó el Papa Juan Pablo II en su visita a Chile, el 1 de abril de 1987. Con un operativo de seguridad nunca visto, el Papa llegó al lugar en funicular y celebró una misa que finalizó con fuegos artificiales lanzados desde distintos puntos de Santiago.

El ex sacerdote Rodrigo Tupper, quien fue el rector del santuario desde el año 2005 hasta el 2014, dice que los días más multitudinarios, cuando más gente llega hasta a la Virgen y no se cierra el recinto ni siquiera de noche, son el 8 de diciembre y también el 31 de diciembre. Dos hitos que recuerda: cuando construyeron el Camino de las 7 palabras, que despejó la vista hacia el oriente, y cuando Pat Henry ofreció iluminar la virgen con colores, una idea genial que duró hasta que llegaron reclamos por los cambios de color.

Curiosidad: cada año, el 17 de marzo, la Virgen se ilumina de color verde, en homenaje a la comunidad irlandesa que ese día celebra a San Patricio.

El elevador

En 1925, cuando el San Cristóbal era escarpado y no tenía ni árboles, se inauguró el funicular del cerro San Cristóbal, que va desde donde nace la calle Pío Nono hasta prácticamente los pies de la Virgen. Para el salario de la época, el pasaje era caro, costaba un peso para los que podían pagarse un asiento bajo techo y con cortinas, y 70 centavos en segunda clase, que consistía en viajar de pie y al aire libre. Los carros fueron importados de Milán, diseñados por el ingeniero Ernesto Bozo Pezza y cabían 50 personas. Abajo, la estación Pío Nono simula un castillo medieval con dos torres que diseñó el arquitecto Luciano Kulczewski y que fue construido con rocas extraídas desde la cantera del cerro. Las pruebas

La historia de los tres mayores hitos: la Virgen, el funicular y el teleférico

Las piezas de la Inmaculada fueron traídas desde París y luego llegaron en carretas tiradas por bueyes hasta la cumbre del San Cristóbal. El funicular es una joya de la ingeniería (nunca le han cambiado una pieza) y el teleférico pasó de los huevitos de colores a unas cabinas modernas que hoy podrían extenderse como opción de transporte aéreo en la capital.

FEDERICO GRÜNEWALD



El nuevo teleférico comenzó a operar el año pasado con 46 cabinas de colores rojo, verde y azul, que tienen espacio para seis personas.

de resistencia de los fierros y cables de acero las hizo el ingeniero Jorge Alessandri Rodríguez, que después fue Presidente de la República, consigna el libro "100 años, 100 historias", que conmemora el centenario.

El techo original de madera fue reemplazado en 1968 por uno de fierro y tela, similar al de la actualidad. El funicular hoy es monumento histórico, sale cada 15 minutos y tiene una parada en el zoológico, entre Pío Nono y la Estación Cumbre, diseñada por Carlos de Landa y donde están la sala de máquinas y el Salón Tudor. Son solo dos carros, sin asientos, y en toda su historia nunca se ha cambiado una sola pieza del mecanismo que lo hace andar.

El único accidente grave que registra el funicular en su historia ocurrió un domingo de enero de 1998, cuando un carro que llevaba hasta la estación Cumbre a seis funcionarios del Parque impactó contra la pared del cerro. En ese momento se explicó el encargado de aplicar el freno no lo hizo cuando correspondía. En el choque, Raúl Espinoza perdió el brazo izquierdo y la parte frontal del carro quedó destruida.

Los huevitos de colores

El teleférico de Santiago comenzó a funcionar el primer día de abril de 1980. Las cabinas antiguas tenían forma de huevitos y eran de colores. Eran 94 y se reconocían como un buen lugar para el pololeo y para obtener vistas increíbles de Santiago y de sus habitantes. Avanzaban a 14,4 kilómetros por hora y recorrían en 20 minutos los 4,8 kilómetros de recorrido. En los huevitos de colores cabían cuatro personas sentadas y un millón de personas al año (960 por hora) elegían quedar en suspensión desde unos enormes cables que circulaban a través de 12 torres por las altu-

ras del Parque Metropolitano.

La primera etapa del teleférico llegará hasta el año 2008. El primer accidente grave ocurrió el año 1992, el domingo 6 de septiembre, cuando unos veinte pasajeros, adultos y niños, quedaron atrapados durante casi cuatro horas en las cabinas en suspensión. Una de las cápsulas, la número 42, una de las diez que aún no recibían su mantención, cruzaba la torre número 5 cuando se soltó una de las dos pinzas que la sujetaban del cable de acero. Ocurrió entonces un descarrilamiento, afortunadamente en un huevito sin pasajeros.

Esta escena de terror se repitió el año 2006: 50 pasajeros estuvieron encerrados durante 45 minutos luego de que dos niños empujaron un huevito contra otro en una estación, provocando un descarrilamiento y la detención de todo el mecanismo.

En 2008 el sistema empezó a fallar de manera continua, hasta que en una ocasión se rompió una polea y 20 personas estuvieron atrapadas durante una hora. Fue el 2009 cuando se tomó la decisión de cerrar el teleférico, repartir los históricos huevitos como reliquias de arte para ser exhibidos en público y reparar y remodelar todo. El resulta-



El funicular recorre 500 metros en un plano inclinado de entre 45 y 48 grados. Hoy puede transportar hasta cuarenta personas en cada dirección y en cada viaje. El mecanismo del funicular es una correa conectada a un motor trifásico eléctrico de 102 caballos de fuerza y 725 revoluciones por minuto. La piola, en tanto, es de 535 metros.

La imagen de la Virgen, que costó 35.724 francos de comienzos del siglo XX, unos 350 mil millones de pesos de la actualidad, era "una copia de la erigida por Pío X en la Plaza España, de Roma", recuerda el investigador Oreste Plath en una crónica de la revista En Viaje de noviembre de 1948. "En 1908, se procedió a la bendición de la estatua de la Inmaculada (...), monumento erigido para conmemorar el 50 aniversario de la definición del dogma de la Inmaculada. (...) Esta Virgen pasó a ser el monumento más alto de cuantos se levantaban en el país: tiene veinte metros de altura y está sobre el nivel del mar a 863,94 m, y sobre la Plaza Baquedano a 288,50 m", escribió la revista. Las medidas oficiales son 14 metros de altura para la Virgen y 8 metros 30 centímetros de base.