

PATRIMONIO

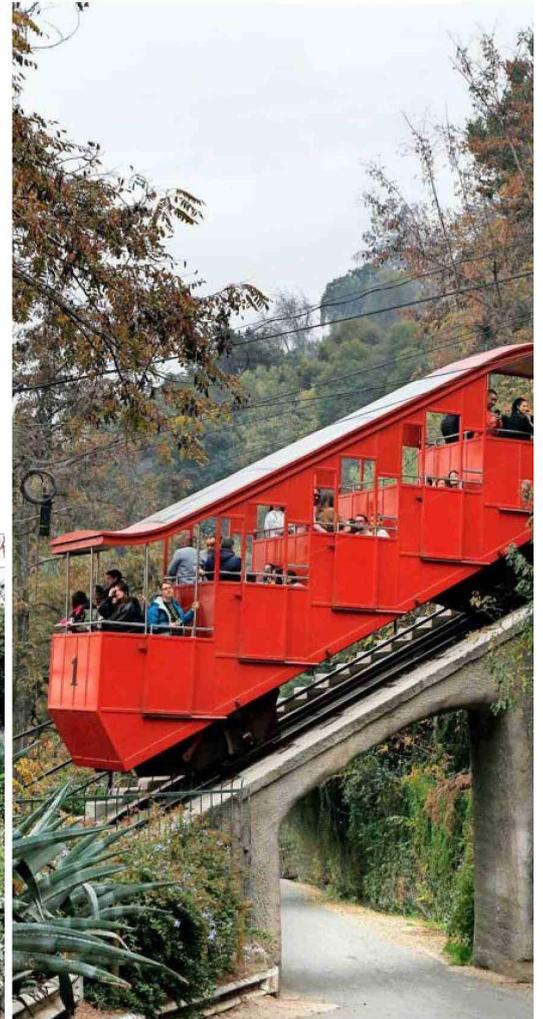
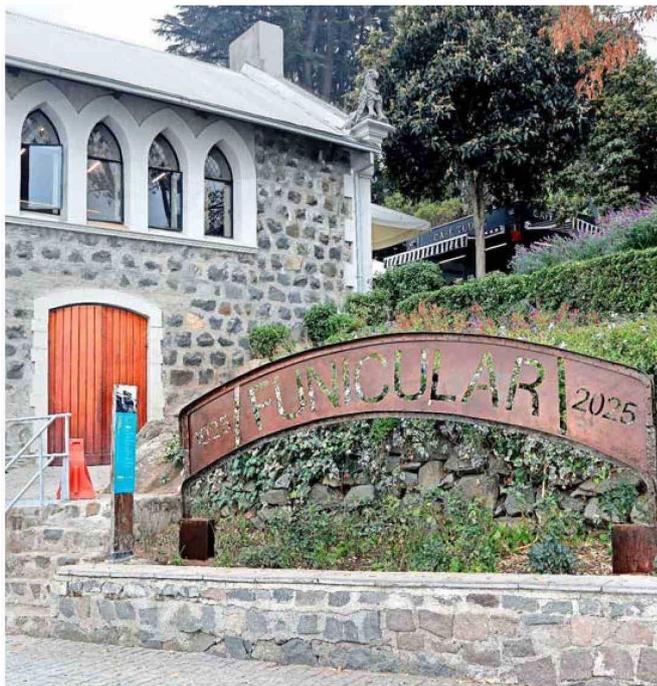
Centenario en movimiento

Cien años. Eso celebra este 2025 el Funicular del cerro San Cristóbal, uno de los equipamientos más representativos del parque capitalino y parte del patrimonio y memoria colectivos de la ciudad y sus habitantes. Visitado a diario por cientos de personas, este icónico medio de transporte hoy está más vigente que nunca.

Texto, Claudia Pérez Fuentes. Fotografías, Carla Pinilla Grandé.

Vista de la estación Cumbre. En la parte inferior funciona la sala de máquinas, arriba, el salón Tudor convertido hace algunos años en un café.

La estación de Acceso diseñada por Luciano Kulczewski evoca la arquitectura de los castillos medievales.



El Rolls-Royce Phantom –uno de los autos más deseados en el mundo–, el icónico dirigible Goodyear y recordadas películas como *El fantasma de la ópera* son algunos de los hitos que, en el mundo, este 2025 están cumpliendo 100 años. En Chile también hay centenarios que destacar, varios ligados indefectiblemente al desarrollo e identidad locales en las más variadas esferas, entre ellos, el del Banco Central, fundado en 1925 con el principal objetivo de estabilizar la moneda nacional, el del club social y deportivo Colo Colo, y uno de los que más ha concitado la atención: el siglo de vida del Funicular del cerro San Cristóbal, en el Parque Metropolitano.

Anclado en la memoria colectiva, este tradicional ascensor en diagonal es considerado

uno de los hitos patrimoniales indiscutidos de Santiago; un referente urbano y una de las atracciones turísticas más visitadas en la ciudad en la que es único en su tipo. Contemporáneo a los tranvías eléctricos desaparecidos tras la irrupción de los buses y trolebuses a diésel y petróleo, el de Santiago –operado desde 2013 por la empresa Turistik– es, además, el transporte público más antiguo de los actualmente en uso en la capital.

Este singular tipo de ferrocarril diseñado para subir grandes pendientes que debutó en el siglo XIX en Europa, llegó a la ciudad en 1925 cuando comenzó a funcionar el del cerro San Cristóbal con el fin de trasladar a las personas hacia su cumbre, en especial hacia el Santuario de la Inmaculada Concepción, inaugurado en 1908, y al que, hasta entonces,

GENTILEZA TURISTIK



Originalmente, los carros contaban con techos de madera, luego fueron de metal y tela, y hoy tienen una cubierta panorámica.

Las vistas de la ciudad han sido desde sus orígenes uno de sus principales atributos.

Antigua tiquetera del Funicular, donde se imprimían los boletos.

Las estaciones Cumbre y Acceso, carros, rieles y sala de máquinas forman parte del conjunto declarado Monumento Histórico.

Las poleas ubicadas en la sala de máquinas son fundamentales en el funcionamiento del Funicular.



solo era posible llegar a pie o caballo por un sendero de tierra. Su creación –fundamental en el proceso de transformación y desarrollo del Parque Metropolitano– no solo trajo una mayor comodidad y mejora en los tiempos de traslados desde y hacia la cima, sino que también significó la construcción de icónicos edificios: la estación Acceso –Pío Nono– concebida por el arquitecto Luciano Kulczewski, y la estación Cumbre, creada por Carlos Landa, donde se ubica la sala de máquinas.

Ellos fueron parte de los destacados profesionales que dieron vida a la obra en la que también sobresalen los ingenieros Ernesto Bozzo Peña –quien se adjudicó la ejecución del proyecto en 1923– y Jorge Alessandri, el entonces futuro Presidente de Chile que estuvo a cargo de calcular la resistencia de los cables de tracción movidos desde la sala de máquinas por un sofisticado sistema de poleas, el conjunto que pone en movimiento al Funicular de Santiago. Tanto estos elementos como las cabinas de pasajeros y los chasis

de los dos carros que componen la estructura, fueron hechos por la firma italiana Ceretti y Tanfani. Estos últimos, que con el tiempo han sido modificados según las distintas necesidades, sobre todo su techo –las otras piezas se conservan en gran parte originales–, tenían capacidad para 50 personas y estaban separados por clase; la primera, con asientos y cerrados con cortinas; la segunda, al aire libre, sin posibilidad de sentarse, pero con vistas a la ciudad.

Hoy, y tras uno de los más importantes procesos de restauración, mantención y recuperación llevado a cabo en 2020, aprovechando el cierre provocado por la pandemia, esas panorámicas, así como varias otras mejoras de diseño, seguridad y confort se obtienen desde cualquier sector de los carros. Son parte de los atributos de este medio de transporte único en Santiago que el año 2000 fue declarado en su conjunto Monumento Histórico y que hoy sigue más vigente, apreciado y visitado que nunca. VD