

# Maipo 60 x 60: vía verde para la revalorización del patrimonio y paisaje ferroviario<sup>1</sup>

**Sandra Iturriaga Del Campo**

Escuela de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile

siturria@uc.cl

<https://doi.org/10.7764/AA.2024.09>

## Resumen

El siguiente artículo aborda la revalorización de una singular infraestructura ferroviaria que se implementó a inicios del siglo XX al sur de Santiago, como conectividad estratégica y para el desarrollo productivo de las localidades entre Puente Alto y el Volcán. La implementación de esta infraestructura ferroviaria —denominada Ferrocarril Militar— determinó, desde su origen, una singular estrategia de ordenación del paisaje y el territorio, a través de un recorrido de 60 km de largo y 60 cm de trocha, y un conjunto de componentes. Si bien, desde mediados de los años ochenta, dejó de ser usada para sus fines originales de transporte, presentando una creciente obsolescencia a partir de su desmantelamiento, el potencial de su trazado en el territorio y sus distintos componentes conservan su impronta y sus atributos latentes hasta el día de hoy, con una rica relación de dependencia entre infraestructura, patrimonio y paisaje. El artículo presenta una investigación generada en dos etapas que propone la revalorización de esta infraestructura ferroviaria, a través tanto del levantamiento y registro exhaustivo de sus preexistencias y relato histórico como parte de un atlas visual, como también desde una propuesta de implementación como potencial ruta o vía verde, a partir de su rescate y puesta en valor como parte de un recorrido o itinerario, en directa relación con sus valores paisajísticos y patrimoniales.

**Palabras clave:** paisaje ferroviario, ruta patrimonial, vía verde.

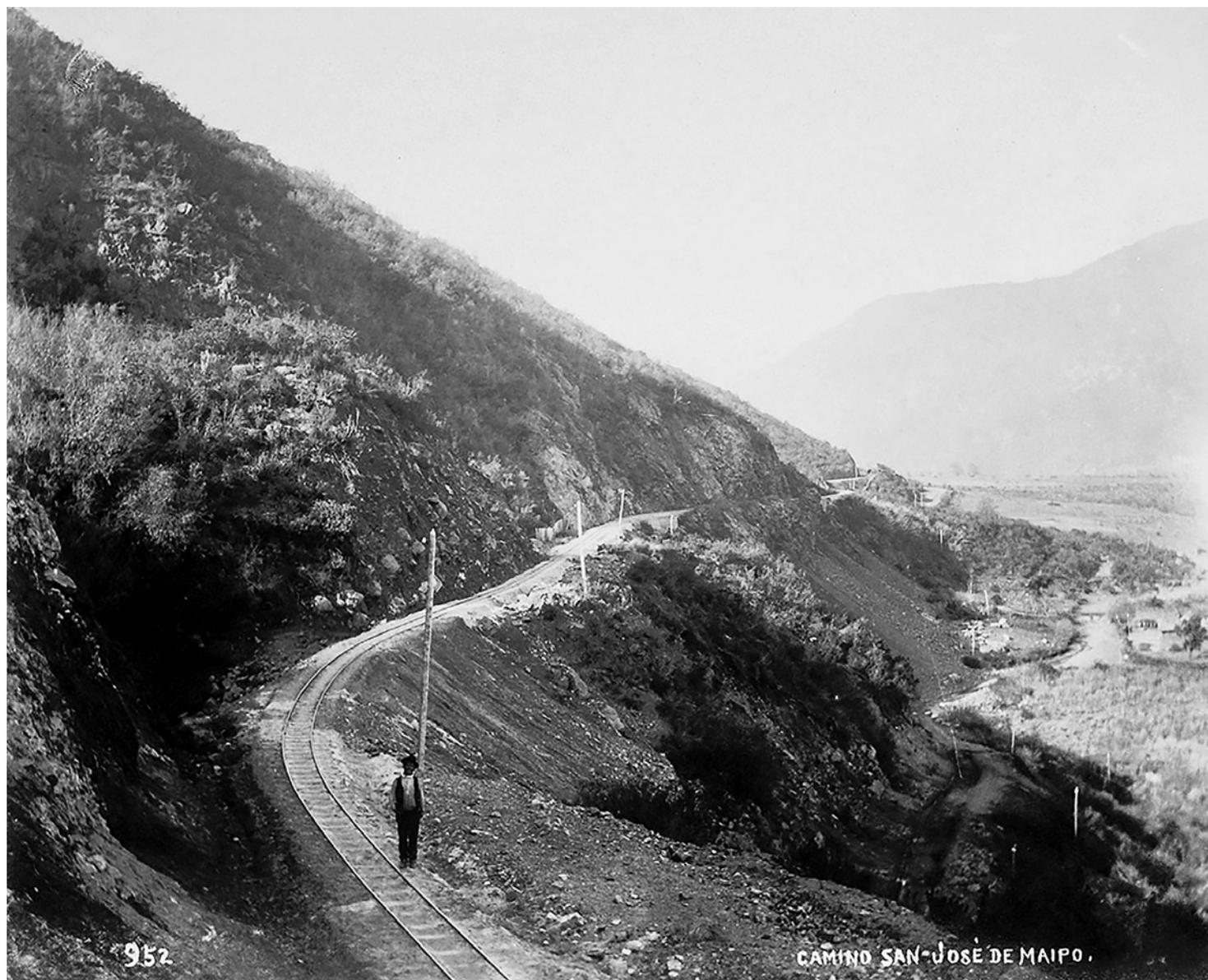


FIG. 01: Trazado ferrocarril Puente Alto-El Volcán, 1908. Fotografía Odber Heffer "Camino San José de Maipo". Fuente: Fondo Documental Cultura Digital Cenfoto, UDP

## INTRODUCCIÓN

El ferrocarril que conectó las localidades de Puente Alto y El Volcán al sur de Santiago —denominado Ferrocarril Militar—, constituye un caso ejemplar de infraestructura ferroviaria que, a partir de su implementación, inauguró una nueva medida del territorio. Junto con contribuir de manera decisiva desde sus primeros años de funcionamiento a la conectividad y desarrollo de estas localidades emplazadas en el cajón cordillerano del río Maipo, dejó una huella indeleble en el territorio a través de la construcción de un nuevo paisaje que perdura hasta hoy. En su libro *A través de los Andes*, Benjamín Vicuña Mackenna ([1855] 2011) imaginaba el potencial de una línea ferroviaria trasandina que permitiera conectar Santiago y Mendoza remontando este cajón cordillerano, emulando una alternativa que mucho tiempo antes ya usaban los arrieros a lomo de caballo. Si bien esta conectividad tra-

sandina se concretó más tarde por el valle del Juncal, lo cierto es que la implementación del ferrocarril Puente Alto-El Volcán a través de su trazado de 60 km por la ribera norte del río Maipo, logró potenciar desde inicios del siglo XIX el desarrollo de esta zona como agente de transformación y testigo privilegiado de este paisaje cordillerano. Luego de casi siete décadas de funcionamiento, el declive de sus funciones originales de transporte de carga y pasajeros llevó al desmantelamiento de esta infraestructura a fines de los años ochenta, quedando su rico patrimonio a merced de una creciente obsolescencia<sup>2</sup>. La investigación que se presenta, postula la revalorización de este trazado y sus componentes a partir del levantamiento exhaustivo del total de preexistencias y de su relato histórico, así como de una propuesta de ruta o vía verde de carácter patrimonial y paisajística, que rescate de sus atributos y valores, los cuales se mantienen latentes hasta hoy.

## ORIGEN DE UNA RUTA: FERROCARRIL MILITAR PUENTE ALTO-EL VOLCÁN

La idea de un ferrocarril trasandino que permitiera conectar Santiago con Argentina, tanto para el intercambio de mercancías, como para defensa estratégica ante un eventual conflicto, constituyó una aspiración desde mediados del siglo XIX. Ya en 1872, los hermanos Clark plantearon la posibilidad de construir y explotar un trazado ferroviario que conectara Santiago con Mendoza y Buenos Aires con fines comerciales a través del valle del Juncal, el cual comenzaría a concretarse, no exento de dificultades, dos décadas más tarde (Thompson y Angerstein 1997). Previo a esta iniciativa, y considerando tanto variables comerciales como estratégicas, el Gobierno había encargado en 1865 al ingeniero francés André Dubois<sup>3</sup> los primeros estudios para la construcción de un ferrocarril que permitiera conectar con el país vecino a través de un trazado por el cajón del río Maipo al sur de Santiago,



FIG. 02: Puente El Manzano Ferrocarril Militar, 1908. Fotografía Odber Heffer "Puente Camino San José de Maipo". Fuente: Fondo Documental Cultura Digital Cenfoto, UDP

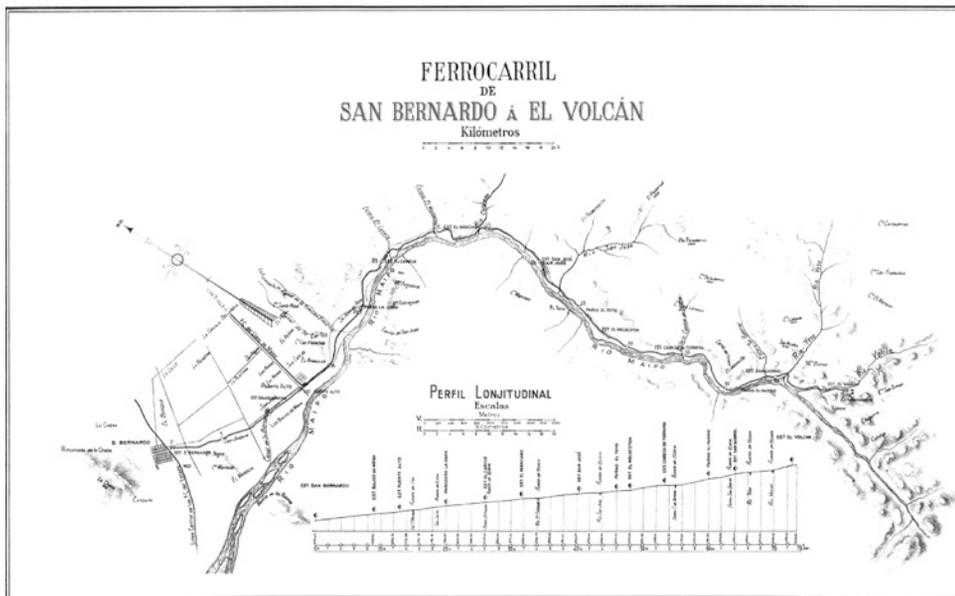


FIG. 03: Plano proyecto Ferrocarril de San Bernardo a El Volcán con perfil longitudinal. Fuente: Ministerio de Industria y Obras Públicas (1910,158-9).

atravesando la cordillera de Los Andes por el paso Cruz de Piedra (De Mangel 2010). Sin embargo, la idea no prosperó sino hasta fines del siglo XIX, dado que las urgencias del erario público por responder tanto a guerras externas como internas de la época retrasaron este propósito<sup>4</sup>. A partir de 1894 se retoman las gestiones para evaluar el trazado entre la localidad de Puente Alto y San José de Maipo. Esta idea que cobró fuerza con la

reciente implementación del ferrocarril del Llano del Maipo, el cual recorría desde la estación Pirque, en Providencia, hasta la estación Puente Alto (Moraga 2013). Esta iniciativa privada, habiendo sido impulsada por Domingo Concha y Toro con el fin de acrecentar la explotación agrícola y vitivinícola de los predios al sur de Santiago<sup>5</sup>. Múltiples estudios se sucedieron a partir de entonces para dar pie a su implementación del fe-

rocarril trasandino. Uno de estos documentos, elaborado en 1899 por los ingenieros Santa María, Huet y Mujica, argumentaba que el tramo entre Puente Alto y El Volcán era abundante en minerales de cobre, yeso y cal, lo que permitía asegurar un tonelaje suficiente para que la operación del tren fuera rentable hasta esa localidad<sup>6</sup> (Thompson 2015). Al rol de infraestructura para la explotación agrícola y minera —un binomio constante en la generación de riqueza del Valle Central—, junto a la conectividad del ferrocarril del Llano de Maipo, se agregaba además su atractivo como transporte de turistas para las localidades cordilleranas, cada vez más apetecidas por su clima. El Gobierno encarga en 1902 los estudios definitivos para la implementación de un trazado hasta la localidad de El Volcán<sup>7</sup>, que por sus costos se dirime por la ribera norte del río Maipo. Su implementación comenzó casi al mismo tiempo que el citado Ferrocarril Trasandino por el Juncal al norte de Santiago<sup>8</sup>.

#### IMPLEMENTACIÓN DE UN TRAZADO INFRAESTRUCTURAL: 60 × 60

Uno de los testimonios más elocuentes del nuevo paisaje al que dio lugar la implementación de esta infraestructura ferroviaria, es el del fotógrafo canadiense Odber Heffer. Radicado en Chile en los albores del siglo XIX, Heffer registró los inicios de la implementación de la vía y sus estaciones. A través de sus imágenes logró transmitir la potencia de esta nueva traza en el cajón cordillerano, retratando con una mirada certera el paisaje que afloraba en las cercanías de Santiago (FIG. 01 Y 02).

Las obras de construcción se inician con el tramo Puente Alto-El Canelo en 1906, dando lugar a la primera vía de trocha angosta de 60 cm en Chile, a través de 13 km de recorrido que se concretan en un período de cuatro años. A estas obras le suceden otras dos etapas: el tramo El Canelo-El Melocotón de 25 km, realizado entre 1910 y 1911, y el tramo final El Melocotón-El Volcán, que completa 60 km de vía en 1914. Originalmente, el proyecto contemplaba un tramo que conectaba Puente Alto con la localidad de San Bernardo. Si bien este tramo tenía un gran potencial de conectividad, tal como se expone en la primera monografía de las líneas férreas fiscales, presentada por el Ministerio de Industrias y Obras Públicas (1910) en el Congreso de FCC en Buenos Aires, nunca llegó a ejecutarse (FIG. 03).

Poco antes del término de las obras, el Gobierno decretó que la operación del ferrocarril quedaría a cargo del Batallón de Ferrocarrileros del Ejército, perteneciente al recién creado Regimiento Número 1 de Puente Alto<sup>9</sup> (Marín 2013). A partir de entonces, se convirtió en el único ferrocarril de uso público en el país que alternaba una triple función: de uso estratégico-militar para transporte de carga y operarios militares, de transporte y carga para la explotación productiva y, al mismo tiempo, para el transporte de pasajeros durante los fines de semana.

# Catálogo Patrimonial

60km Trazado  
60cm Trocha

10 Estaciones

5 Paradas

20 Puentes

1 Túnel

## Estación El Manzano

TRAMO: 2  
DISTANCIA: 18,7 KM  
ALTITUD: 896 MSNM

AÑO DE CONSTRUCCIÓN  
1910-1912

CATEGORÍA  
MONUMENTO HISTÓRICO

ESTADO ACTUAL  
[\*] PRIORITY A RECUPERAR

E4

## Puente estero El Manzano

TRAMO: 2  
DISTANCIA: 17,7 KM  
ALTITUD: 868 MSNM

AÑO DE CONSTRUCCIÓN  
1910-1912

CATEGORÍA  
MONUMENTO HISTÓRICO

ESTADO ACTUAL  
[\*] PRIORITY A RECUPERAR

P5

## Túnel El Tinoco

TRAMO: 2  
DISTANCIA: 18,7 KM  
ALTITUD: 896 MSNM

AÑO DE CONSTRUCCIÓN  
1911-1914

CATEGORÍA  
MONUMENTO HISTÓRICO

ESTADO ACTUAL  
[+] BUEN ESTADO

T1

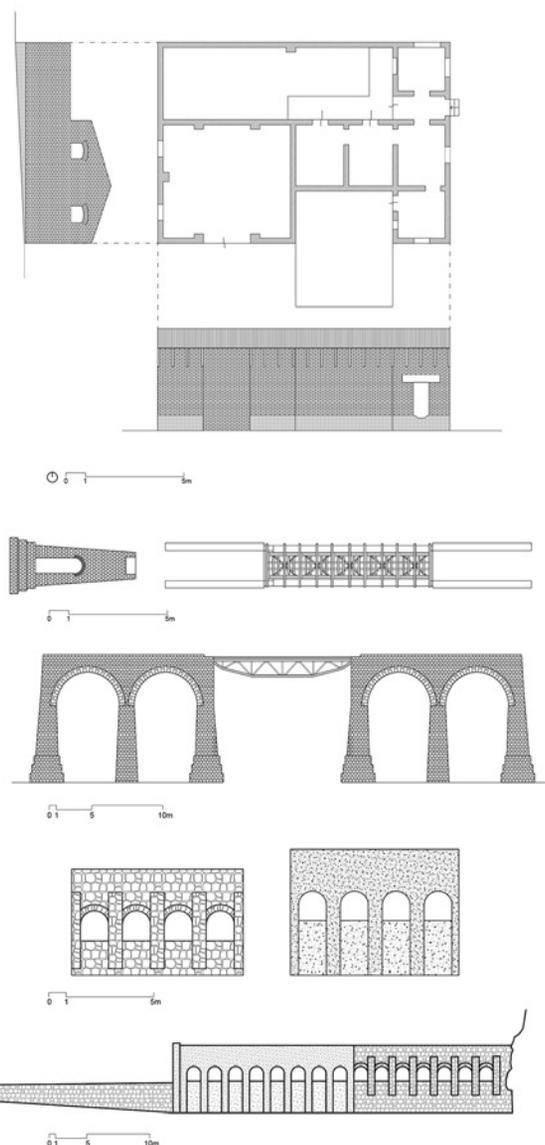
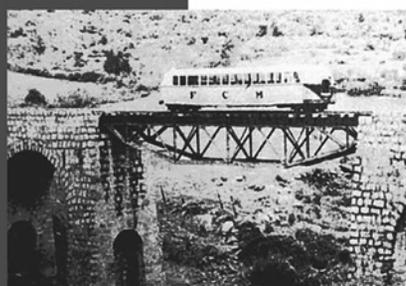


FIG. 04: Catálogo patrimonial, componentes exFerrocaril Militar. Fuente: investigación, "Atlas visual patrimonio del paisaje ferroviario. Ruta Verde Maipo 60 x 60". Investigadora responsable: Sandra Iturriaga. Financiado por Fondos de Cultura, Fondart Nacional, línea Investigación.

A partir de su trocha angosta de 60 cm a lo largo de 60 km, posibilitaba un recorrido desde Puente Alto a El Volcán, atravesando 10 estaciones, 5 paradas, 20 puentes y un túnel, en un tiempo aproximado de 3,5 horas (FIG. 04 Y 05). Inicialmente circulaba en este trayecto con tres coches a vapor, aunque ya en 1928 contaba con una flota de tracción de 6 locomotoras, 9 coches para pasajeros, 3 carros para carga y 5 automotores. El ferrocarril operó para uso público hasta 1978, contando incluso en sus últimos años con una flota diésel, aunque ya desde el cierre del ferrocarril del Llano del Maipo en 1962, arrastraba una considerable disminución en la carga de pasajeros. Esto, unido a la pérdida de importancia estratégica que justificara su operación militar, así como a la creciente masificación del automóvil y vehículos para el transporte de carga que lograban menores tiempos de viaje, terminaron

por provocar su desmantelamiento definitivo en 1987. Así se puso término a siete décadas de funcionamiento de un ferrocarril de gran importancia para el Cajón del Maipo y sus localidades<sup>10</sup>.

### REVALORIZACIÓN DE UN PATRIMONIO Y PAISAJE FERROVIARIO:

#### VÍA VERDE MAIPO 60 x 60

El ferrocarril Puente Alto-El Volcán, al igual que muchos otros ramales ferroviarios en desuso a lo largo de Chile, presenta el potencial de constituir una ruta o vía verde<sup>11</sup>, lo que aparece como una oportunidad privilegiada de revalorizar el antiguo trazado ferroviario y sus distintos componentes. De este modo, el ramal se recupera como un patrimonio vivo, a través de una nueva experiencia de recorrido desde distintos modos<sup>12</sup> en directa sintonía con los valores y atributos del paisaje que colaboró en construir. Esto se asocia además

a la oportunidad de ser concebida como una ruta patrimonial-turística de intereses especiales. El objetivo principal de estas rutas es detonar experiencias significativas para quien las recorre, a través de la puesta en valor de lugares y situaciones relevantes que se integran como parte de un relato, instalando así la posibilidad de un nuevo vínculo de las personas y comunidades con el territorio y el paisaje. Esta estrategia de vía verde —que ha sido aplicada en distintos contextos internacionales<sup>13</sup>— representa una forma efectiva para la protección del patrimonio y la puesta en valor del paisaje y de localidades vinculadas a estas rutas<sup>14</sup>, lo cual constituyó un punto de partida para el diseño y potencial implementación de la Vía Verde Maipo 60 x 60.

El primer paso, consistió en el levantamiento de atributos de los componentes y lugares aso-

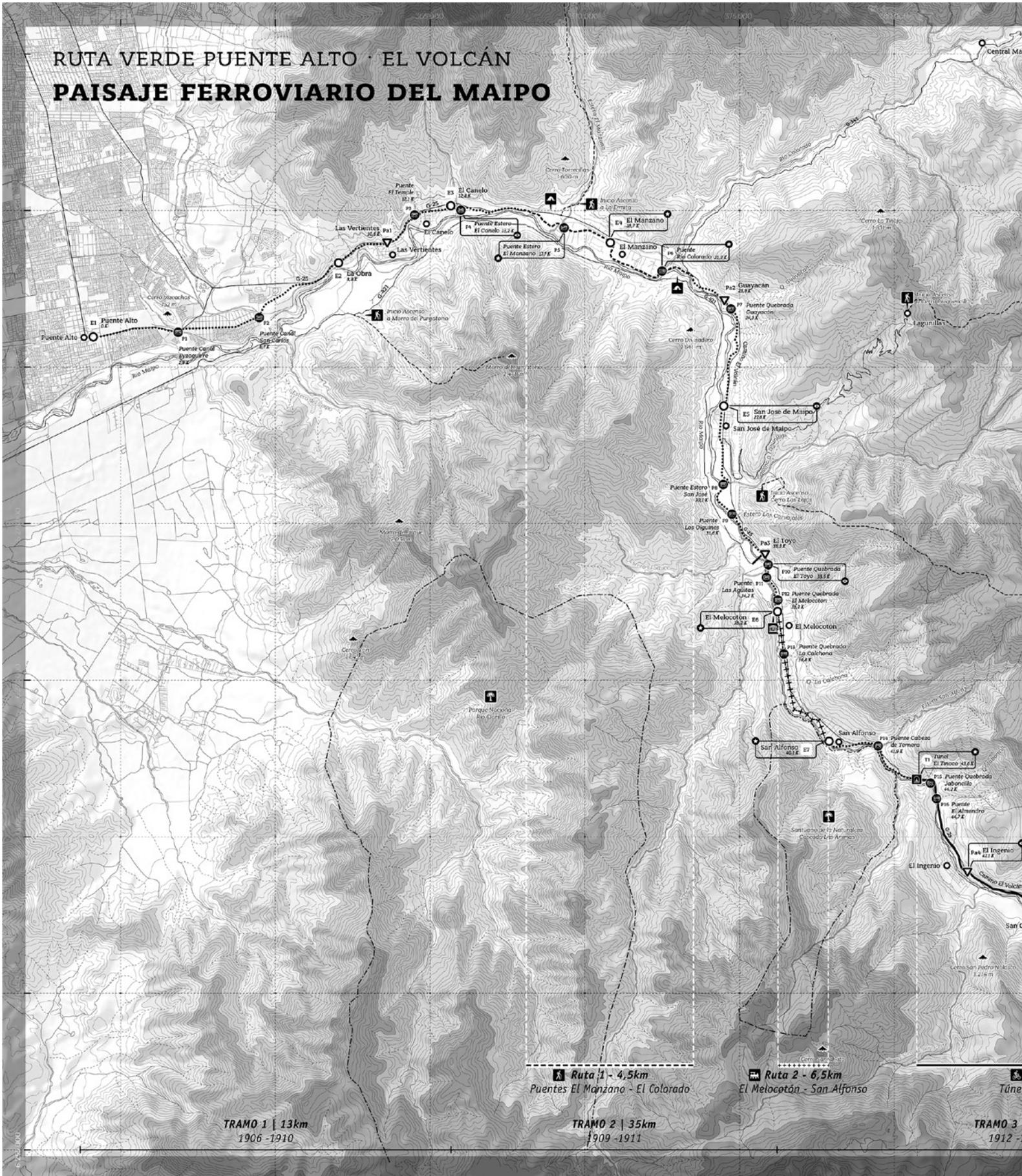
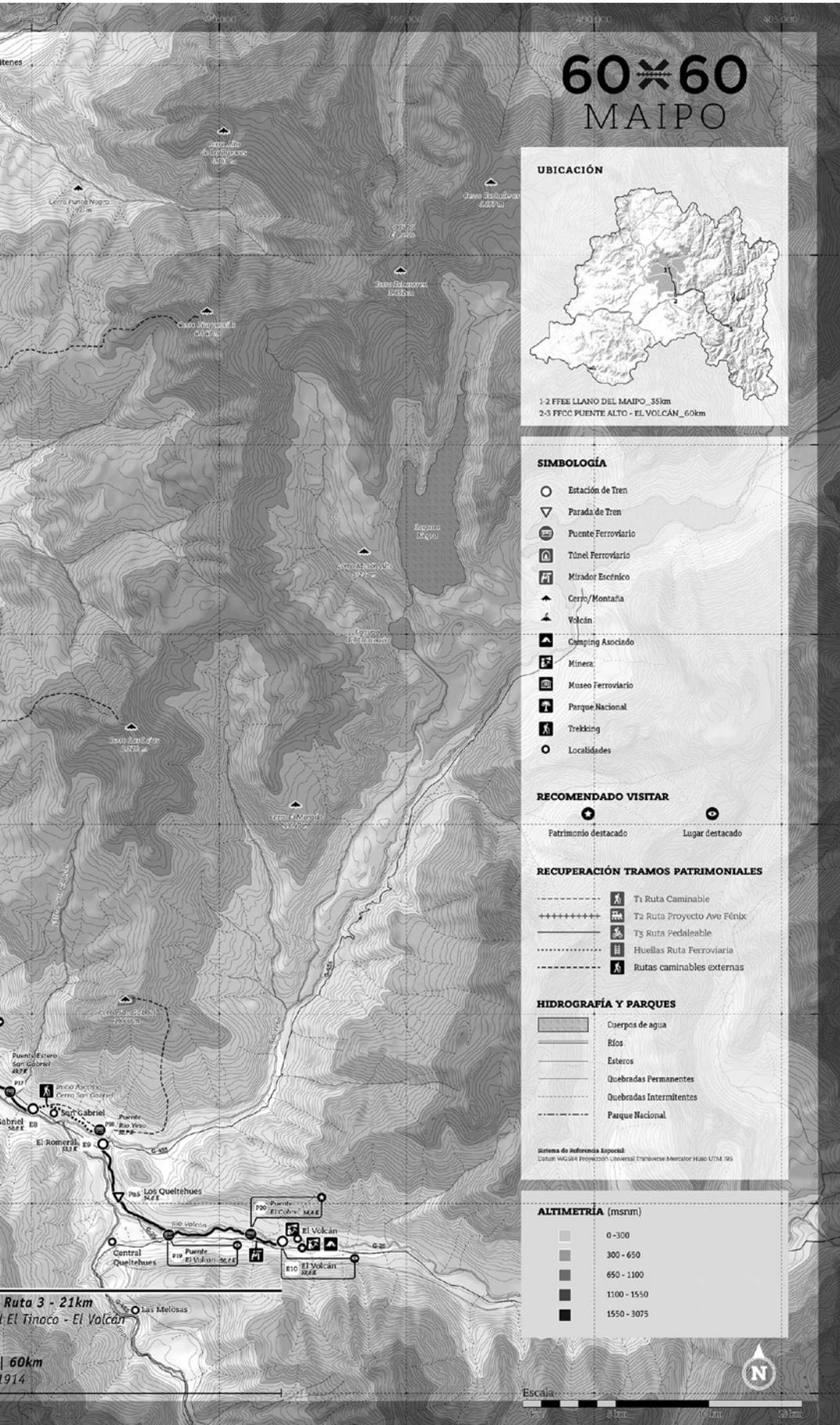


FIG. 05: Cartografía paisaje ferroviario ruta verde Puente Alto - El Volcán. Fuente: "Atlas visual patrimonio del paisaje ferroviario. Ruta Verde Maipo 60 x 60" (Iturriaga 2018)



# 60≠60

## MAIPO

### VIA VERDE



FIG. 06: Puente ferroviario río Colorado. Fuente: fotografía de Sandra Iturriaga.

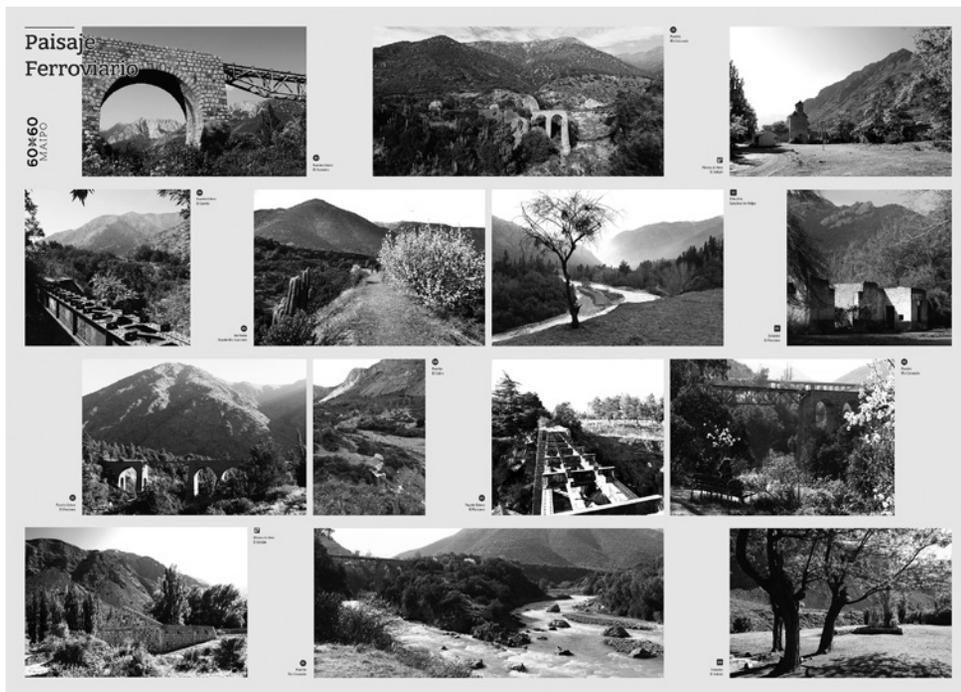


FIG. 07: Paisaje ferroviario localidades El Canelo- El Volcán. Fotografías Cristóbal Correa, Fuente: "Atlas visual patrimonio del paisaje ferroviario. Ruta Verde Maipo 60 x 60" (Iturriaga 2018)

ciados a este trazado a lo largo de 60 km por la ribera norte del río Maipo, distinguiendo un conjunto de valores y condiciones destacadas. Al registro y levantamiento inicial de componentes y elementos patrimoniales asociados a la ruta —tales como estaciones, puentes, paradas y túneles (FIG. 05)— se contrapuso el registro y levantamiento de lugares que aún hoy presentan una condición privilegiada de memoria viva en contacto con el paisaje circundante (FIG. 06 Y 07). Esto considero el reconocimiento de un conjunto de

preexistencias, tanto de senderos, huellas y vestigios relevantes, así como de piezas destacadas a lo largo del recorrido que, por encontrarse de manera oculta, fragmentada o con grados de obsolescencia, tienen un alto riesgo de desaparecer. Al mismo tiempo esta recopilación de atributos considero las 10 localidades que atraviesan la ruta ferroviaria dentro de la comuna de San José de Maipo y que aún mantienen componentes patrimoniales relevantes —como puentes o estaciones—, o que, careciendo de ellos, presen-

tan sitios de interés vinculados a la faja pública asociada a la vía que las atraviesa<sup>15</sup>.

Finalmente, a partir del registro mencionado, y considerando su factibilidad para constituir una ruta o vía verde, se diseñó una estrategia a partir de la selección de tres itinerarios principales, los cuales permiten establecer relaciones entre piezas patrimoniales destacadas y una nueva puesta en valor del paisaje de la ruta:

#### ITINERARIO 1. RUTA PUENTE

##### EL MANZANO-PUENTE EL COLORADO

Constituye un itinerario de 4,5 km, que permite reconocer en modo caminata, dos de las piezas patrimoniales de mayor relevancia y en buen estado de conservación dentro del trazado del ex ferrocarril militar. Se trata del puente que cruza el estero El Manzano y del puente que cruza el río Colorado, ambos en intersección con el río Maipo. Ambas infraestructuras constituyen miradores excepcionales en relación al paisaje circundante, siendo de fácil acceso al estar próximos al actual camino vehicular, por lo que adecuada recuperación permitiría establecer dos de los puntos más singulares de todo el trayecto. Se plantea un recorrido que lograría acrecentar aún más su valor de miradores naturales, a través de la experiencia de conectarlos y recorrerlos en proximidad al cauce del río Maipo, para lo cual se requiere una baja implementación. Desde estos puntos de articulación es posible iniciar otros itinerarios de mayor alcance, remontando el río Colorado y accediendo a la Reserva Nacional Río Olivares, o desde el puente El Manzano, accediendo a la ruta del Cóndor en dirección norte (FIG. 08).

#### ITINERARIO 2.

##### RUTA EL MELOCOTÓN-SAN ALFONSO

Constituye un itinerario de 6,5 km, a través de la recuperación de la vía ferroviaria, asociado a la iniciativa Ave Fénix<sup>16</sup>, cuyo objetivo es poner en valor un tramo turístico a partir de la restitución del antiguo ramal ferroviario de trocha angosta de 60 cm. Esta implementación de la vía permite conectar dos estaciones de gran valor patrimonial: por un lado, la estación El Melocotón —actualmente recuperada y en buenas condiciones— y, por otro lado, la estación San Alfonso, cuyo proceso de restauración está pendiente. Este tramo presenta una oportunidad de acrecentar un patrimonio ferroviario aún vigente, a partir de obras de implementación que se enmarcan en una colaboración público-privada, dado los mayores costos de implementación. Junto con la recuperación de la vía, existe un conjunto de puntos singulares en cercanía con el actual camino vehicular —como el del sector El Toyo—, que se proponen como miradores privilegiados a partir de una baja implementación (FIG. 09).

#### ITINERARIO 3.

##### RUTA TÚNEL EL TINOCO-EL VOLCÁN

Constituye un itinerario de 21 km apto para ser realizado en bicicleta<sup>17</sup>, permitiendo apreciar el



FIG. 08: Recorrido tramo 1 Sector entre Puentes. Propuesta Vía Verde Maipo 60 x 60, Investigadora responsable: Sandra Iturriaga. ©M42KLab UC



FIG. 09: Recorrido Tramo 2 Sector el Toyo. Propuesta Vía Verde Maipo 60 x 60, Investigadora responsable: Sandra Iturriaga. ©M42KLab UC



FIG. 10: Recorrido Tramo 3 Sector el Volcán. Fuente: Propuesta Vía Verde Maipo 60 x 60, Investigadora responsable: Sandra Iturriaga. ©M42KLab UC

especial carácter cordillerano del paisaje circundante del cajón del río Maipo, en cercanía con sus principales cumbres. Este tramo destaca el pasado industrial y extractivo del ramal ferroviario, posibilitando un recorrido a través del túnel El Tinoco en su acceso poniente —uno de los atractivos más visitados actualmente—, hasta las antiguas instalaciones de la minera de cobre Las Merceditas y la minera de yeso El Volcán, en el último tramo de la ruta. Estas localidades presentan un alto potencial de constituir sitios de interés histórico y patrimonial declarados, por lo cual resulta interesante conservarlos y recuperarlos como parte de la ruta, posibilitando un rol programático al final de ella (FIG.10).

#### CONCLUSIONES

La obsolescencia y olvido de este ramal ferroviario, así como de sus estaciones y elementos asociados, representa una pérdida de oportunidad para el conjunto de localidades que atraviesa cada uno de ellos, así como para la salvaguarda de un patrimonio valioso ligado a la memoria e identidad del paisaje ferroviario al sur de Santiago. El estudio desarrollado aborda el rescate de este caso particular de vía verde asociada a un antiguo ramal trasandino, a partir de la elaboración de un registro y levantamiento que precede

a su implementación y que permite visibilizar el conjunto de huellas, vestigios y elementos que constituyen elementos detonantes para la revalorización de esta ruta patrimonial. Esto permitió dar pie a la elaboración posterior de escenarios y propuestas de implementación, que permiten activar el uso de estos ramales, levantando las economías locales dentro de un marco sostenible. A partir de esta puesta en valor, este ramal presenta la potencialidad de formar parte de un sistema de rutas o vías verdes mayor, integrando esta ruta al patrimonio y paisaje natural de la localidad del Cajón del Maipo.

#### NOTAS

1- Este artículo está basado en una investigación desarrollada por la autora en dos etapas: una primera etapa, desarrollada a partir de la Investigación Fondart N°423481, con un conjunto multidisciplinario de profesionales, para el levantamiento de todo el trazado ferroviario y sus componentes y que, dio origen a Atlas visual patrimonio y paisaje ferroviario. Ruta Verde Maipo 60 x 60 (Iturriaga 2018); y una segunda etapa, llevada a cabo como Investigación aplicada al alero de Mapocho 42K Lab uc, en la cual se desarrolló su componente propositiva como potencial vía verde con el fin de poder ser implementada a través de instancias público-privadas.

2- Esta situación afectó de igual manera a todos los ramales oriente-poniente a lo largo de todo Chile.

3- Este ingeniero francés estudió otros trazados ferroviarios trasandinos, como el de Curicó-Buenos Aires.

4- La Guerra del Pacífico entre 1879-83 y la revuelta civil de 1891 fueron un claro impedimento a estos propósitos.

5- El ferrocarril del Llano de Maipo entra en funcionamiento en 1893, impulsado por el empresario y viñatero Domingo Concha y Toro para transportar los productos de su hacienda de Pirque, al otro lado del río Maipo.

6- Esto se comprobaría más tarde con la explotación de la mina de cobre Las Merceditas y la mina de yeso El Volcán.

7- La última etapa de estudios pasó por las manos de distintos ingenieros: primero Alberto Lira Orrego, luego Santiago Muñoz, Eduardo Barriga, y finalmente el ingeniero Ruperto Echeverría.

8- Este ferrocarril comenzó a construirse en 1904, dos años antes que las obras del Ferrocarril Militar.

9- Decreto N° 129, 20 de abril de 1913, Ministerio de Ferrocarriles.

10- Para una revisión detallada de la cronología, ver Iturriaga (2018).

11- Las rutas o vías verdes son “vías de comunicación autónoma reservadas a los desplazamientos no motorizados, desarrolladas en un marco de desarrollo integrado que valore el medio ambiente y la calidad de vida (...) La utilización de los caminos de servicio de canales y de las vías ferroviarias abandonadas constituyen un soporte privilegiado para el desarrollo de Vías Verdes” (European Greenways Association 2000).

12- Estas infraestructuras están “destinadas al tráfico no motorizado: peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida, jinetes, patinadores” (Dullaert 2000).

13- “El turismo de intereses especiales (TIE) ha sido definido como una forma de hacer turismo sustentado en la identidad cultural y ambiental de las localidades, que contribuye al desarrollo económico de las mismas.

14- Para mayor revisión del concepto de vía verde y su implementación en distintos contextos como canales y cursos de agua, ver: “Sistema Integrado de vías verdes en los cursos de agua metropolitanos” (Iturriaga, Seisdedos y Molina 2012).

15- El ferrocarril militares el único caso de infraestructura ferroviaria en Chile, que ha sido declarado Monumento Histórico tanto sus componentes asociados — estaciones, puentes, túnel—, como la misma trocha (Decreto N°423, 5 de noviembre de 1991 y Decreto N°278, 17 de Julio de 2009).

16- El proyecto Ave-Fénix responde a una iniciativa público-privada iniciada en 1999, de la cual participan el Municipio San José de Maipo, el Consejo de Monumentos y el Ministerio de Bienes Nacionales, el Ejército de Chile, la empresa Tensocret, en conjunto con el exferrocarrilero Luis León Vera, su principal impulsor.

17- El recorrido por el antiguo ramal coincide en gran medida con el actual camino vehicular.

## BIBLIOGRAFÍA

De Mangel, Julio. 2010. “De San Bernardo a El Volcán”. En: *Monografía de las líneas férreas fiscales*, ed. Rafael Sagredo. Santiago de Chile: Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile y DIBAM.

Dullaert, Isabelle (coord.). 2000. *Guía de buenas prácticas de las vías verdes en Europa: Ejemplos de realizaciones urbanas y periurbanas*. Bélgica: Asociación Europea de Vías Verdes.

European Greenways Association. 2000. “Lille Declaration”. En *Lille Meeting of 11th and 12th*, September 2000.

Iturriaga Del Campo, Sandra. 2018. *Atlas visual patrimonio del paisaje ferroviario. Ruta Verde Maipo 60x60*, Santiago de Chile: Ediciones ARQ. Disponible en [www.maipo60x60.cl](http://www.maipo60x60.cl)

Iturriaga, Sandra, Sebastián Seisdedos y José Molina. 2012. “Sistema integrado de Vías Verdes en los cursos de agua metropolitanos”. En *Propuestas para Chile Concurso Políticas Públicas*, eds. Ignacio Ignacio Irrázaval, María de los Ángeles Morandé y Magdalena Letelier. Santiago de Chile: Centro de Políticas Públicas uc. [https://politicaspublicas.uc.cl/content/uploads/2013/02/PROPUESTAS-PARA-CHILE-Digital-1\\_1-2.pdf](https://politicaspublicas.uc.cl/content/uploads/2013/02/PROPUESTAS-PARA-CHILE-Digital-1_1-2.pdf)

Marín, Santiago. 2013. *Los ferrocarriles de Chile*. Santiago de Chile: Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile y DIBAM.

Ministerio de Industria y Obras Públicas. 1910. *Monografía de las líneas férreas fiscales*. Santiago de Chile: Imprenta Cervantes.

Moraga, Pablo. 2013. *Estaciones ferroviarias de Chile. Imágenes y recuerdos*. Santiago de Chile: Editorial Ricaaventura EIRL.

Thompson, Ian y Dietrich Angerstein. 1997. *Historia del ferrocarril en Chile*. Santiago de Chile: DIBAM.

Thompson, Ian. 2015. *Una nueva perspectiva de la historia del ferrocarril militar del Cajón del Maipo*. Santiago de Chile. <http://www.patrimonioperroviariochileno.cl/>

Vicuña Mackenna, Benjamín. (1855) 2011. *A través de los Andes*. Ed. Rafael Sagredo. Santiago de Chile: Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile y Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.