



Centro de interpretación del agua: recuperación y puesta en valor del puente ferrocarril “El Manzano”

Water interpretation center: recovery and valorization of the railway bridge “El Manzano”

Dominique Renis Barrientos

Arquitecta independiente, Santiago, Chile

dominiquerenis@gmail.com

ORCID 0009-0006-2610-8935

RESUMEN El puente El Manzano es una antigua estructura ferroviaria construida entre los años 1911 y 1914 como parte de la línea Puente Alto - El Volcán, ubicado sobre el estero El Manzano en la localidad homónima de San José de Maipo. Jugó un papel vital en la conectividad local, sin embargo, en la década de los 80, el implacable avance de las tecnologías lo dejó obsoleto, llevándolo al deterioro gradual y, finalmente, al desmantelamiento de sus componentes.

Si bien este monumento posee un valor histórico y patrimonial significativo, su entorno actual limita su apreciación en toda su magnitud. El principal punto de observación se encuentra en el puente carretero que discurre paralelo al ferroviario, desde esta perspectiva, se ve obstaculizada tanto la contemplación del puente, como la posibilidad de que sea habitado y cumpla su función esencial de ser cruzado, dada su naturaleza arquitectónica.

Se propone el proyecto titulado “Centro de Interpretación del Agua: Recuperación y Puesta en Valor del puente ferrocarril El Manzano” (proyecto de título para optar al título de Arquitecta en la Universidad de Chile) con el objetivo de restaurar y realzar el puente junto a su entorno, a través de tres estrategias principales. En primer lugar, rehabilitar la infraestructura después de un análisis detallado, para garantizar intervenciones adecuadas y prepararla para el centro de interpretación. En segundo lugar, instalar una pasarela sobre el puente para recuperar su función original y, al mismo tiempo, servir como sede de programas del centro. Por último, buscar integrar el monumento con el entorno mediante intervenciones paisajísticas, que ofrezcan diversas perspectivas del puente y el estero, vinculándose con la actividad acuática de la zona.

PALABRAS CLAVES Arquitectura; Puente; Patrimonio; Rehabilitación; El Manzano

ABSTRACT El Manzano bridge is an old railway structure built between 1911 and 1914 as part of the Puente Alto - El Volcán railway line, located over the El Manzano stream in the homonymous locality of San José de Maipo. It played a vital role in local connectivity; however, in the 1980s, the relentless advance of technology rendered it obsolete, leading to its gradual deterioration and, ultimately, the dismantling of its components.



Although this monument holds significant historical and heritage value, its current surroundings limit its appreciation in its entirety. The main observation point is on the road bridge that runs parallel to the railway bridge. From this perspective, both the contemplation of the bridge and the possibility of it being inhabited and fulfilling its essential function of being crossed are hindered, given its architectural nature.

The project titled "Water Interpretation Center: Recovery and Valorization of the Railway Bridge El Manzano" is proposed with the aim of restoring and enhancing the bridge along with its surroundings through three main strategies. Firstly, rehabilitating the infrastructure after detailed analysis to ensure appropriate interventions and prepare it for the interpretation center. Secondly, installing a walkway over the bridge to recover its original function while also serving as the venue for center programs. Finally, integrating the monument with the surroundings through landscaping interventions that offer various perspectives of the bridge and the stream, linking with the aquatic activity of the area.

KEYWORDS Architecture; Bridge; Heritage; Rehabilitation; El Manzano

CÓMO CITAR ESTA NOTA DE PROYECTO: Renis Barrientos, D. (2024). Centro de interpretación del agua: recuperación y puesta en valor del puente ferrocarril "El Manzano". *Revista Historia y Patrimonio*, 3(4), 1-19. <https://doi.org/10.5354/2810-6245.2024.74220>



Agua y tren

A menudo se subestima la estrecha relación entre el tema ferroviario y el agua, a pesar de que ambos han sido pilares esenciales para el desarrollo civilizatorio y cultural. Históricamente, los cauces de agua han sido puntos de referencia clave para el trazado de las líneas ferroviarias, ya que ofrecían terrenos propicios y abastecimiento de agua para las locomotoras a vapor. Además, las aguas provenientes de la cordillera de los Andes han sido vitales para regar las tierras del valle central¹.

La comuna de San José de Maipo encapsula esta relación; su territorio, historia, asentamientos y turismo giran en torno a sus cuerpos de agua y su patrimonio ferroviario, que se integran en cada rincón del paisaje local. Los canales, ríos y esteros han sido desde tiempos antiguos fuentes vitales de agua potable para la capital, a pesar de la creciente demanda provocada por la densidad poblacional en constante aumento. El río principal, el Maipo, ha desempeñado un papel crucial, especialmente desde la construcción de la vía férrea Puente Alto – El Volcán a mediados del siglo xx, que ha contribuido tanto a remediar como a sobreexplotar los recursos hídricos. Este lugar se convierte así en un símbolo del potencial del agua y su red de transporte para la sociedad, al tiempo que refleja cómo hemos descuidado y malgastado estos recursos, despertando ahora una conciencia crítica sobre su estado de deterioro y escasez.

Red hidrográfica san José de maipo

El río Maipo, principal curso de agua de la zona, tiene su origen en los bofedales de las faldas del Volcán Maipo, con una hoya hidrográfica en su alta cuenca de aproximadamente 5.000 km². Desemboca en el océano Pacífico, siendo alimentado por precipitaciones invernales y deshielos cordilleranos. Este cuenta con una cuenca que abarca unos 15.380 km² y un caudal promedio de 92,3 m³/s, y adicionalmente con una red de tributarios que incluye el Río Volcán, Yeso, Colorado, Olivares, entre otros, enriqueciendo su diversidad hidrológica².

La historia del río se remonta al siglo XVIII, momento en el cual se construyó un canal para llevar sus aguas al Río Mapocho, ante la escasez de este recurso en la región y los problemas asociados a sequías recurrentes. La necesidad de aumentar el caudal del Mapocho y regar tierras improductivas impulsó esta obra. En las décadas siguientes, el uso del Maipo para el suministro de agua potable y el crecimiento urbano en Santiago aumentaron significativamente, ante la insuficiencia de las aguas del Mapocho y la migración campo-ciudad³.

- 1 Nicolás Bertoni, "Un artefacto Hídrico para Purén: La ruta del Agua sobre Huella Ferroviaria," (Tesis, trabajo final de grado, Universidad de Chile, 2019), citando a Pedro Lucio.
- 2 PLADECO SJM, *Informe Final: Actualización Plan de Desarrollo Comunal San José de Maipo 2018-2022* (Santiago de Chile: Praxis Consultores Asociados Ltda, 2018).
- 3 Asociación de Canalistas. *Sociedad Canal del Maipo, 180 años sociedad del Canal del Maipo, 1827-2007* (Santiago de Chile: Editorial Grafic Suisse, 2007), <https://www.scmaipo.cl/canalistas/wp-content/uploads/2021/08/180-anos-Sociedad-del-Canal-de-Maipo.pdf>.

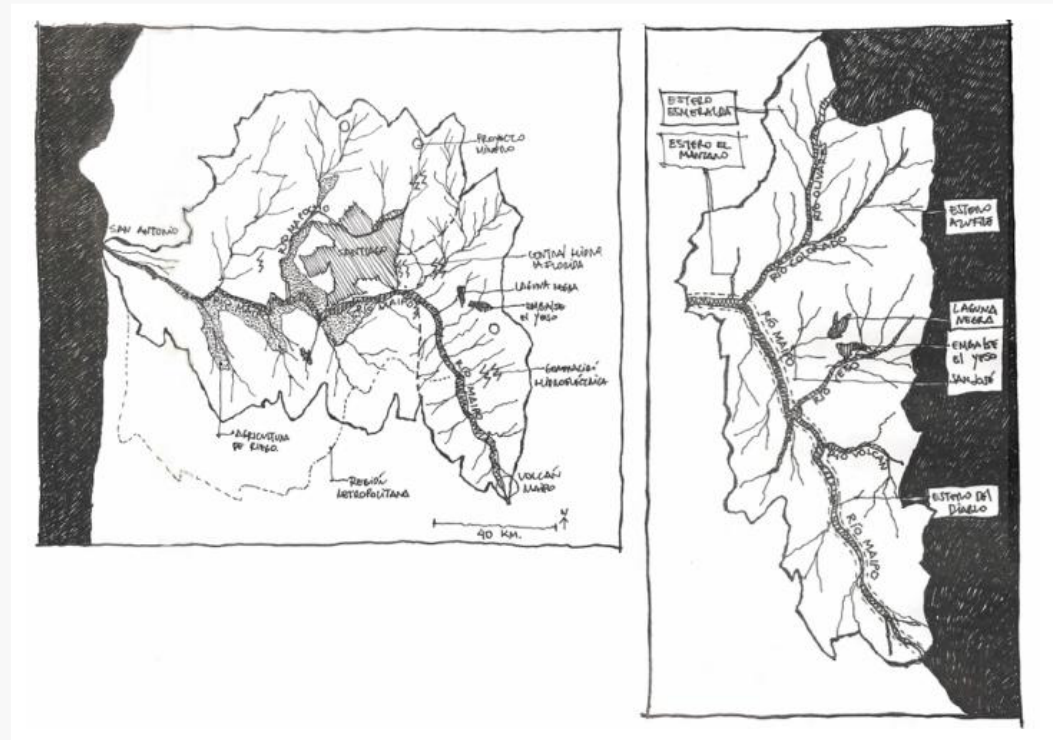


FIGURA 01 Ilustración red hidrográfica Región Metropolitana – San José de Maipo. Elaboración Propia.

La compleja situación del agua en el Cajón del Maipo actualmente enfrenta desafíos significativos. La combinación de la sequía, exacerbada por el cambio climático, y la sobreexplotación, como el proyecto hidroeléctrico Alto Maipo, ha generado una escasez hídrica que ha provocado conflictos en el uso de los recursos acuíferos⁴.

Ex ferrocarril militar puente alto al volcán

A finales del siglo XIX, con la llegada del ferrocarril a Chile, el Estado, para reclamar la presencia de este símbolo de modernidad, planteó junto a distintos personajes públicos la posibilidad de construir un ferrocarril que uniera la ciudad de Santiago con Argentina a través del Cajón del Maipo, con el objetivo de vigilar la frontera e impedir cualquier ataque o posibles conflictos.

En el año 1885, la Dirección de Obras Públicas realizó el primer levantamiento topográfico para evaluar la viabilidad del proyecto, confirmando la posibilidad de establecer una línea ferroviaria que conectara Puente Alto con San José de Maipo. *La Memoria Justificada del estudio preliminar de la vía férrea*, elaborada en 1885, respaldó la viabilidad del proyecto al reconocer la disponibilidad de diversos recursos para su ejecución⁵.

⁴ Kirk Heatwole, "Escasez Hídrica en el Cajón del Maipo," *Revista Cajón del Maipo*, 9 de febrero de 2020, <https://revistacajondelmaipo.cl/2020/02/09/informe-confirma-que-proyecto-alto-maipo-agrava-escasez-de-agua-en-el-manzano/>.

⁵ Consejo de Monumentos Nacionales de Chile, "Construcciones existentes a lo largo del trazado del ex ferrocarril de Puente Alto a El Volcán," *Consejo de Monumentos Nacionales de Chile*, 1991, <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/monumentos-historicos/construcciones-existentes-lo-largo-trazado-ex-ferrocarril-puente>.



FIGURA 02 Atlas Ferrocarril de San Bernardo al Volcán. Biblioteca Nacional de Chile con intervención propia.

Con estos antecedentes, el ferrocarril a vapor de trocha angosta (60 cms) que recorría una distancia de 60 km, comenzó a ser construido en 1906, y se inauguró en tres diferentes etapas: la primera en marzo de 1910 hasta El Canelo, la segunda en 1911 hasta el

Melocotón, ambas a cargo del Ministerio de Ferrocarriles, y la última en junio de 1914 hasta El Volcán, desarrollada por Ingenieros Militares del Batallón de Ferrocarrileros. Este contaba con ocho estaciones: La Obra, El Canelo, *El Manzano*, San José de Maipo, El Melocotón, San Alfonso, San Gabriel y El Romeral; el Túnel El Tinoco, y los puentes sobre el Río Colorado y el Estero el Melocotón⁶.

Cuadro de distancias Ruta G-25		
Localidad	Distancia desde km 0	Distancia desde San José de Maipo Km 0
La Obra	14	19
Las Vertientes (puente)	17	16
El Canelo	20	13
El Manzano (puente)	24	9
El Colorado (puente)	28	5
Los Maitenes	43,2	19,8
El Alfañal	52,2	28,8
Guayacán	30	3
San José de Maipo (plaza)	33	0
Lagonillas	34	17
El Tuyo (puente)	39	6
El Melocotón (puente)	40	7
San Alfonso (puente)	47	14
Túnel Tinoco	48	15
El Ingenio	53	20
San Gabriel	56	23
D. General	58	25

TABLA 01 Distancias ruta G-25. Elaboración propia en base a Ruta G-25.

FIGURA 03 Afiche publicitario Vía Férrea, 1948. Fuente: <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-547108.html>

FIGURA 04 Civiles 1° y 2° clase en ferrocarril Puente Alto-El Volcán. Fuente: <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-582648.html>

FIGURA 05 Mapa en dibujo del Cajón del Maipo, 1996. Fuente: <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-127956.html>

6 Victoria Pincetti, "Ferrocarril Militar de Puente Alto a El Volcán," *Revista Dedal de Oro*, no. 31 (2006), https://dedaldeoro.cl/tren-DdO_ed31-24_tren-al-volcan.html.



Función

El ferrocarril generó significativos beneficios a la comunidad, tanto en agricultura como en comercio, sin embargo, también fue fundamental para el sector minero por el mejoramiento en el traslado de sus productos. Esto, dado que la zona entre Puente Alto y el establecimiento de El Volcán contaba con una amplia variedad y volumen de cultivos agrícolas, y una gran abundancia de minerales con provisión de agua potable y ganado. Esto permitía asegurar tonelaje para hacer rentable la operación de un ferrocarril construido en condiciones económicas.

Igualmente, ofrecía servicios especiales como el transporte de enfermos y cadáveres, así como un servicio de telégrafos. La operación era gestionada por pequeñas locomotoras alemanas de la marca Koppel, que arrastraban vagones de carga planos, con rejilla y bodega, además de angostos coches de pasajeros construidos en madera, disponibles en primera y segunda clase⁷.

El cierre del ferrocarril

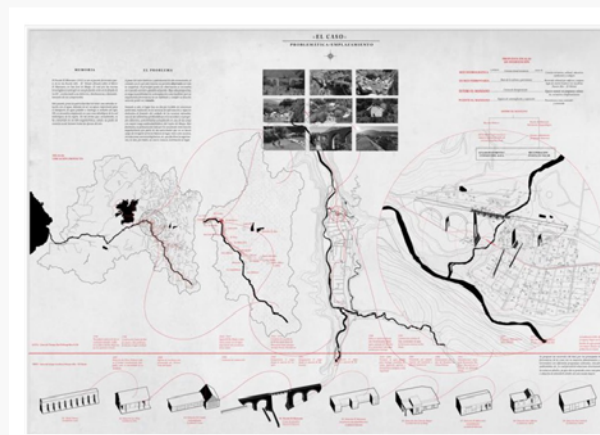


TABLA 06 Lámina cruce red hidrográfica – recorrido e infraestructura de la vía férrea Puente Alto al Volcán. Elaboración Propia.

El ferrocarril, en consecuencia, con su tamaño y tecnología, terminó por requerir muchas operaciones para poder atravesar territorios con pendientes y se convirtió en un transporte tardío. Esto, sumado a la popularización del uso del automóvil o transportes de cargas, cuyo tiempo de traslado y costo eran menores, concluyó con su desplazamiento, por lo que fue clausurado en 1985 y desmantelado en 1988 por orden del Ministerio de Obras

Públicas, conservando sólo las estructuras de mayor relevancia a lo largo del trazado, tales como los terraplenes, puentes y el túnel Tinoco⁸.

En 1991, el Ministerio de Educación emitió el Decreto N°432, declarando al Ferrocarril de Puente Alto a El Volcán y su infraestructura como Monumento Histórico Nacional.

Estero y puente el manzano

El estero “El Manzano” nace de la precordillera de Los Andes, específicamente en la Sierra de Ramón, en una cuenca conformada por los cerros de Ramón y Punta de Damas. Por

⁷ Biblioteca Nacional Digital, “El Ferrocarril de Puente Alto a El Volcán,” *Memoria Chilena: Biblioteca Nacional de Chile*, 2018, <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-582648.html>.

⁸ Pincetti, “Ferrocarril Militar de Puente Alto a El Volcán”.



dicha quebrada fluye el cuerpo de agua recorriendo una distancia de 9 km hasta llegar al Camino El Volcán, a los pies del Cerro Torrecillas, donde se encuentra la localidad de El Manzano, desembocando en el Río Maipo a una altura de 900 metros⁹.

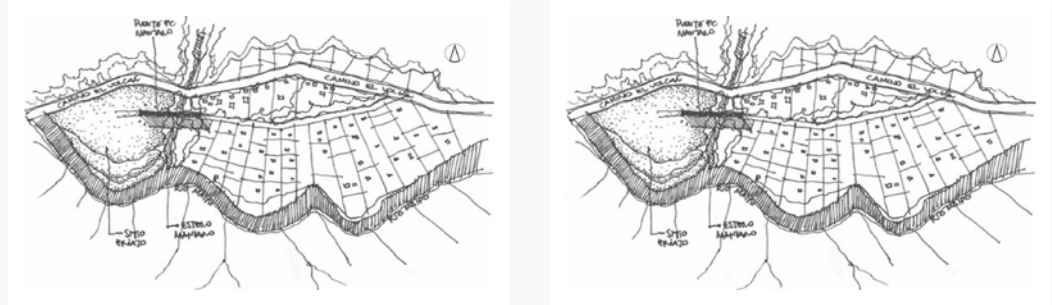


FIGURA 07 Lámina cruce red hidrográfica – recorrido e infraestructura de la vía férrea Puente Alto al Volcán. Elaboración Propia.

FIGURA 08 Ilustración estero y puente El Manzano. Elaboración Propia.

La imponente infraestructura ferroviaria, conocida como "Puente El Manzano, Ferrocarril Militar", es la principal atracción arquitectónica del estero. Forma parte esencial de la línea ferroviaria Puente Alto a El Volcán, construida entre 1911 y 1914 como parte de la segunda fase de desarrollo de la vía férrea que servía a la Estación de "El Manzano".



FIGURA 09 Foto histórica puente El Manzano, 1914. Fotografía de Fuentes Históricas de Chile.

FIGURA 10 Imagen puente El Manzano como puente ferrocarril. Elaboración Propia.

⁹ Valeria Pérez, "Red de Parques para el Cajón del Maipo: Proyecto para la Restauración Ecológica de las áreas dañadas por extracción y acopio de áridos en la ribera del río Maipo," (Tesis, trabajo final de grado, Universidad de Chile, 2017).



FIGURA 11 Imagen estero y puente El Manzano 2022. Fotografía de Alejandro Carvallo (2016).

El puente como oportunidad arquitectónica

La construcción del puente El Manzano fusiona elementos de piedra y metal, representativos de la tecnología del siglo XIX y principios del XX, común en los primeros años del ferrocarril. Sus tramos laterales presentan cuatro arcadas de estilo romano con mampostería de piedra labrada, mientras que el tramo central está constituido por una cercha reticulada de acero, diseñada para resistir las fuerzas del ferrocarril. Sin embargo, en la actualidad, el puente carece de función práctica y acceso peatonal debido a su estructura de acero, que no dispone de soporte para peatones, y su falta de conexión con la red de transporte circundante, lo cual ha llevado a que pierda su función original como elemento de conexión y transporte.

El puente industrial, con el tiempo, se ha transformado en un punto de referencia y reunión para los visitantes y residentes locales. Su disposición horizontal a lo largo del cauce actúa como un límite espacial, delineando el área habitada. Al este del puente, se encuentra una zona residencial con segundas viviendas, separadas por extensos terrenos agrícolas. Hacia el norte, el estero pasa bajo un puente de carretera que alberga una combinación de viviendas y comercios, como restaurantes y tiendas, para satisfacer las necesidades de los visitantes. En el lado oeste, la presencia ferroviaria delimita un terreno baldío, que se ha densificado anualmente debido a la ocupación informal, generando degradación en el área y falta de cuidado en los espacios públicos.

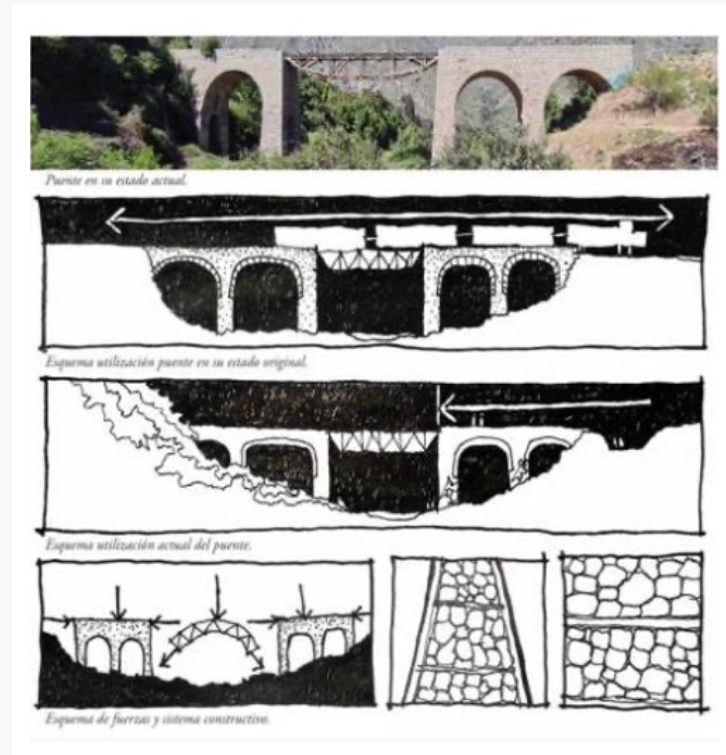


FIGURA 12 Lámina cruce red hidrográfica – recorrido e infraestructura de la vía férrea Puente Alto al Volcán. Elaboración Propia.

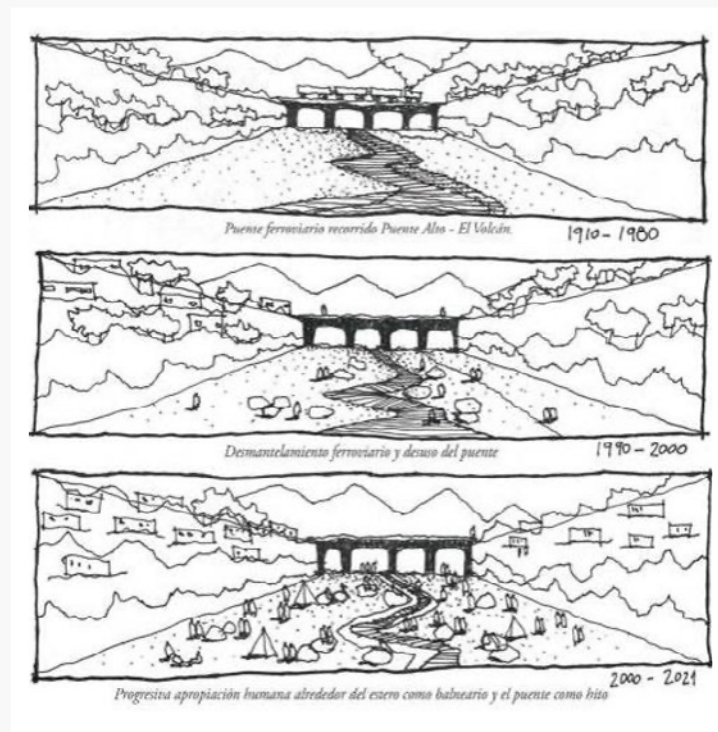


TABLA 13 Ilustración línea de tiempo estero y puente el Manzano. Elaboración Propia.

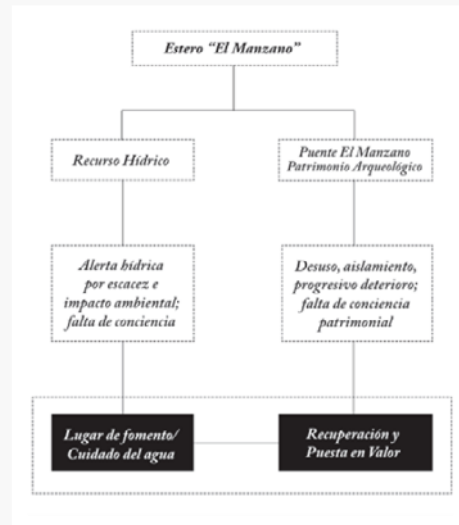


FIGURA 14 Mapa conceptual problemática. Elaboración Propia.

que pone en peligro su conservación a pesar de su gran valor arquitectónico y social. En vista de lo exhibido, surgen las siguientes preguntas de investigación: *¿Cómo crear arquitectura a partir de la arqueología industrial ferroviaria?*, *¿Cómo recuperar y poner en valor el Puente El Manzano?*

Para abordar esta problemática, se propone el proyecto arquitectónico “Centro de Interpretación del Agua: Recuperación y Puesta en Valor del puente ferrocarril El Manzano” (Proyecto de título para optar al título de Arquitecta en la Universidad de Chile, profesor guía Rodrigo Chauriye), que no solo busca rescatar la infraestructura, sino también revitalizar su entorno a partir de las siguientes estrategias proyectuales.

1.- Rehabilitación

El puente se restaura basándose en las conclusiones de un exhaustivo diagnóstico y levantamiento previo, garantizando intervenciones que preserven su estatus como patrimonio nacional y, al mismo tiempo, lo preparen para albergar el centro de interpretación en condiciones óptimas.

El análisis reveló que a pesar de la presencia de varias imperfecciones superficiales que afectan principalmente la apariencia de la estructura, tales como grafitis, grietas menores y oxidación en la viga de acero (sin corrosión), el puente se encuentra en buen estado de conservación. Por consiguiente, se requieren tratamientos de pintura y rellenos de las grietas para su mantención.

Esta área se destaca por la variedad de actividades que han surgido en torno al estero presente. Sus diferentes características y recorridos han generado una interacción directa e indirecta con los visitantes, quienes disfrutan de actividades como baños, contemplación, picnics, campamentos y reuniones sociales de diversa índole, destacando así su papel como elemento central en el paisaje local.

Proyecto

Según lo mencionado anteriormente, el estero El Manzano enfrenta riesgos comunes para el patrimonio chileno, como la falta de recursos y la escasa conciencia histórica, lo



FIGURA 15 Extracto levantamiento crítico puente El Manzano. Elaboración Propia.

2.- Pasarela

Se coloca un volumen sobre el puente, destinado a albergar los principales programas del nuevo centro de interpretación, como la enseñanza y la contemplación del recurso hídrico. Esta intervención también busca restaurar la función original del puente, que es la de atravesar el accidente geográfico.

Se realizaron diversos experimentos volumétricos para determinar la ubicación óptima del edificio, los cuales exploraron distintas configuraciones, destacándose dos propuestas en particular por su claridad volumétrica y su relación espacial con el agua, el puente y el entorno natural, y por sus estrategias de conexión urbana. La principal diferencia entre estas propuestas radica en la posición del edificio: una se ubica sobre el puente y la otra debajo del mismo, cada una ofreciendo oportunidades únicas.

Finalmente, la alternativa “sobre el puente” fue seleccionada por su enfoque simple, práctico y casi evidente. Esta busca aprovechar al máximo la horizontalidad del monumento, destacada por un nuevo volumen vidriado que resalta esta línea en el perfil sin interferir con la estructura original, al mismo tiempo que rinde homenaje a su función original como vía férrea. Este enfoque se basa en un cuerpo ligero y luminoso que se apoya estratégicamente en puntos seleccionados sobre la piedra apagada, creando así una línea de luz que atraviesa la horizontalidad del puente.

La pureza geométrica, materialidad translúcida y de madera de la pasarela contrastan claramente con la oscura mampostería de piedra y las fachadas detalladas originales. La transición entre la estructura existente y la nueva intervención es evidente en esta obra.



Se anticipa que la transformación del puente en un museo tendrá un impacto significativo en la apariencia exterior del edificio. De esta manera, el edificio comunicará visualmente su nueva función y significado como un nuevo hito en El Manzano y San José de Maipo, manteniendo al mismo tiempo su integridad y solidez arquitectónica originales.

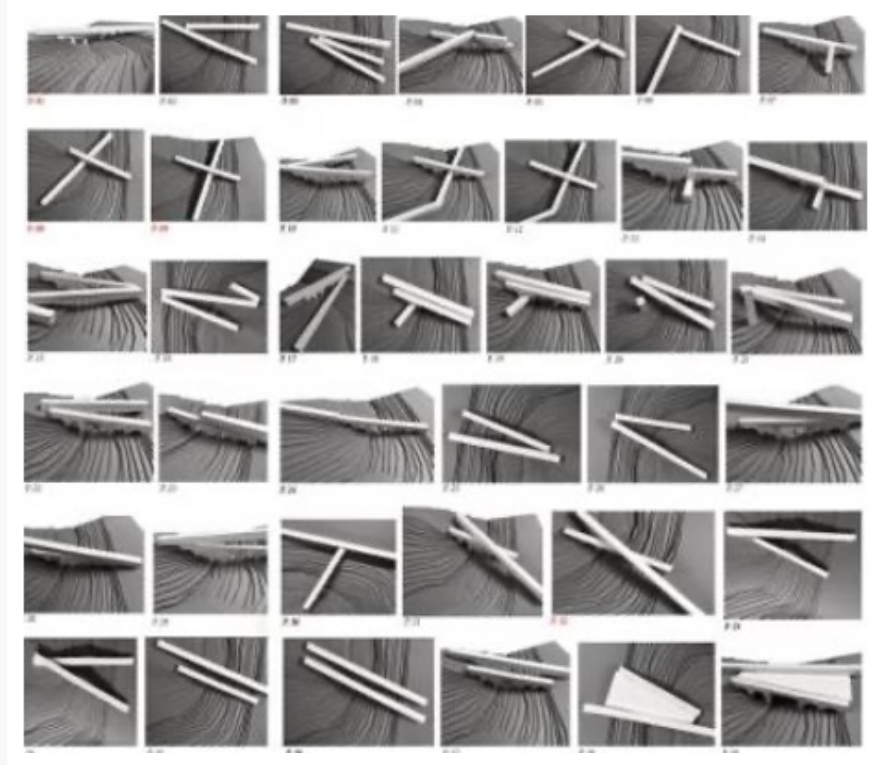


FIGURA 19 Experimentación volumétrica. Elaboración Propia.



FIGURA 20 Alternativas volumétricas: sobre el puente y bajo el puente. Elaboración Propia.

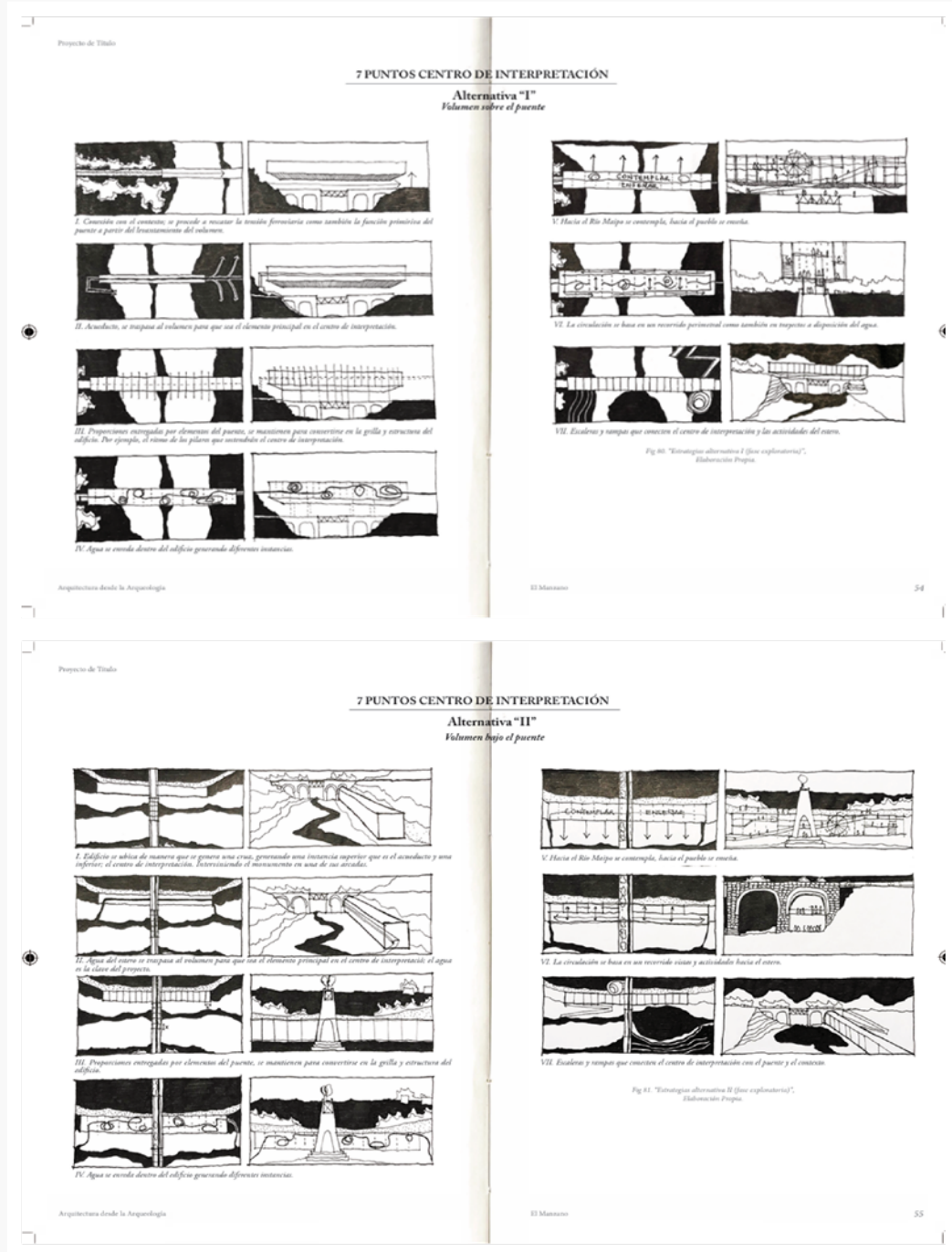


FIGURA 21 Estrategias proyectuales: sobre el puente y bajo el puente. Elaboración Propia.

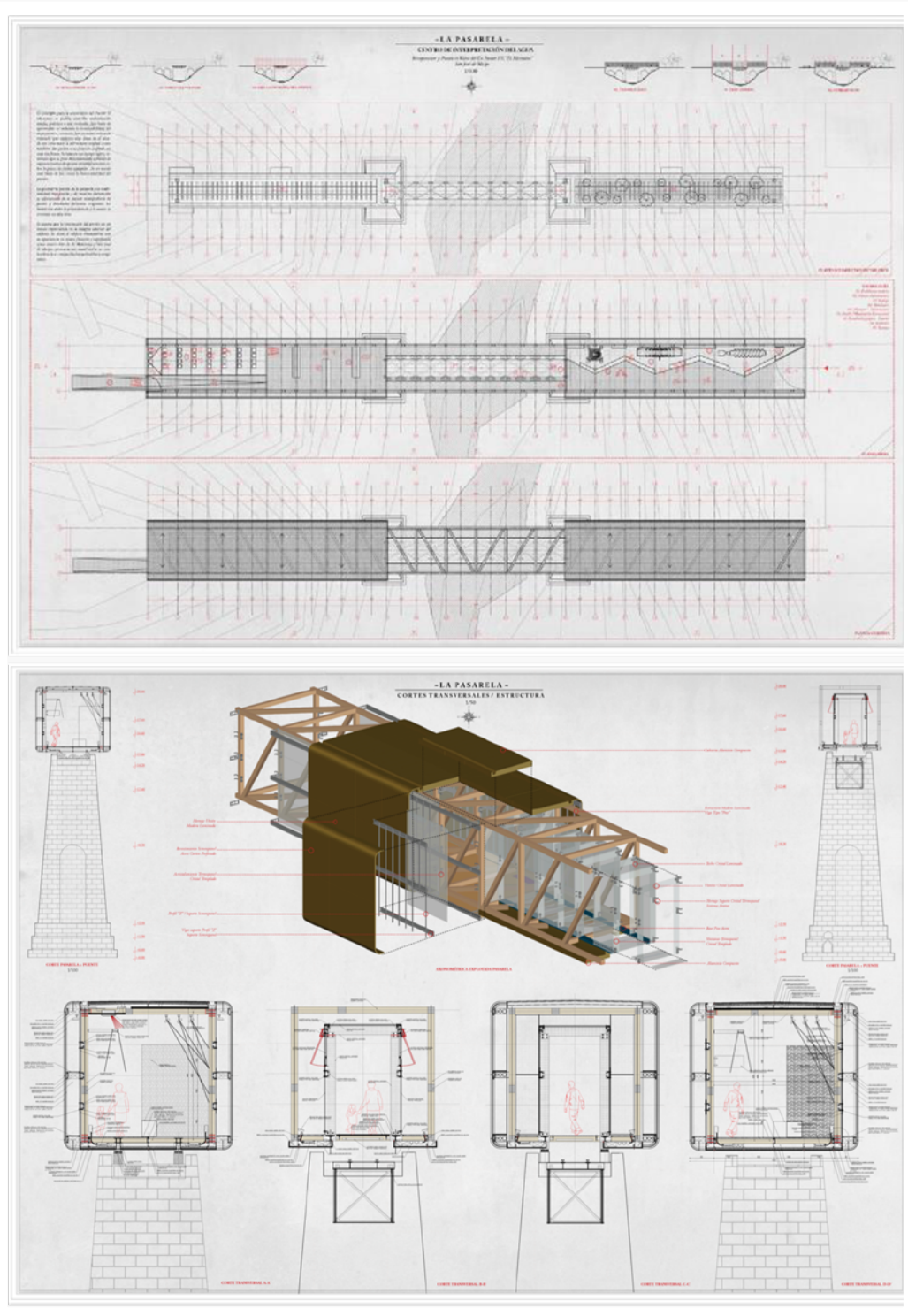


FIGURA 22 Lámina plantas Estación Pasarela. Elaboración Propia.

FIGURA 23 Lámina cortes transversales y axonométrica Estación Pasarela. Elaboración Propia.



FIGURA 24 Vista interior Estación Pasarela (mirador). Elaboración Propia.



FIGURA 25 Vista interior Estación Pasarela (zona museística). Elaboración Propia.

3.- Intervención paisajística

Diversas estaciones se integran al contexto paisajístico mediante elementos arquitectónicos simples y discretos que recopilan variadas preexistencias, permitiendo contemplar el puente y el estero desde diferentes perspectivas. Al mismo tiempo, el recorrido se conecta con la zona activa del estero, donde las personas pueden participar en actividades relacionadas con el agua.

La importancia del patrimonio en Chile y la visibilización del patrimonio ferroviario se destacan a través del proyecto de revitalización del puente El Manzano. A pesar de su significado histórico y arquitectónico, el puente enfrenta el riesgo de deterioro debido a la falta de recursos y conciencia patrimonial. La propuesta de transformarlo en un Centro de Interpretación del Agua no solo busca restaurar su valor, sino también crear espacios para la preservación de recursos ambientales en una zona de alto riesgo en el Cajón del Maipo. Este proyecto desafía a convertir una infraestructura ferroviaria en un espacio arquitectónico funcional, planteando preguntas sobre cómo crear arquitectura a partir de la arqueología industrial ferroviaria y cómo recuperar y poner en valor este patrimonio. 🏗️

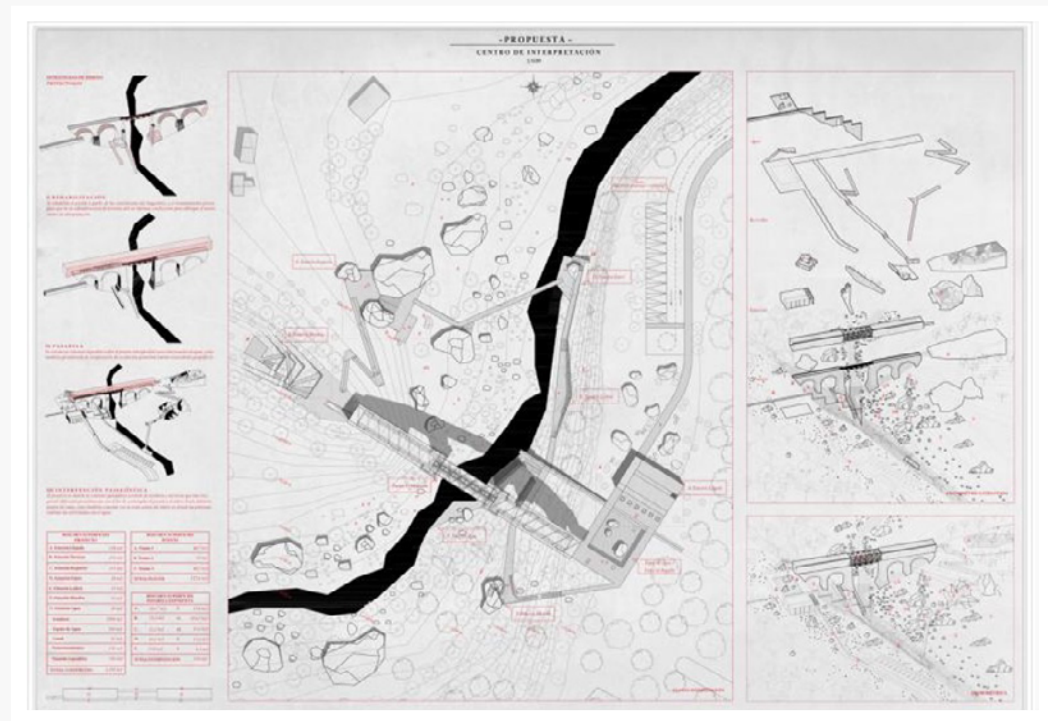


FIGURA 26 Lámina planta y axonométricas generales. Elaboración Propia.





FIGURA 27 Vista exterior Centro de Interpretación. Elaboración Propia.



FIGURA 28 Vista desde la Estación de Acceso. Elaboración propia.



Ficha Resumen Proyecto

- **NOMBRE** Centro de interpretación del agua: Recuperación y puesta en valor del puente ferrocarril “El Manzano”
- **LUGAR** Camino Al Volcán 22973, Los Peumos, Estero El Manzano, San José de Maipo, Chile
- **ARQUITECTA** Dominique Renis Barrientos
- **PROFESOR GUÍA** Rodrigo Chauriye
- **AÑO PROYECTO DE TÍTULO** 2022
- **AÑO DE CONSTRUCCIÓN PUENTE** Entre 1911 a 1914
- **DESTINO ACTUAL** Ninguno
- **DESTINO PROPUESTO** Cultural, Educacional
- **MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN** Mampostería de piedra, acero y madera
- **SUPERFICIE DE INTERVENCIÓN** 20.000 m²
- **SUPERFICIE CONSTRUIDA** 2.292 m²

Sobre la autora

Dominique Renis Barrientos, arquitecta egresada de la Universidad de Chile en 2022, posee una destacada trayectoria académica y profesional. Logró obtener el primer lugar por selección del jurado en el “Concurso Nacional de Ideas de Arquitectura para la Rehabilitación de Estaciones Ferroviarias 2018” (Red Trenzando) y una mención en el “Concurso Nacional de Reflexión e Investigación Arquitectura Escrita 2022”. Su tesis de título, “Centro de Interpretación del Agua: Recuperación y puesta en valor del puente ferrocarril militar ‘El Manzano’”, fue reconocida como Gran Ganadora en el “Concurso Nacional de Proyectos de Títulos 2023” (Grupo Arquitectura Caliente) y recibió la “Medalla Jaime Bendersky” por obtener el mejor promedio en el taller de la generación 2022 de la Universidad de Chile.



Referencias

- Asociación de Canalistas. Sociedad Canal del Maipo. *180 años sociedad del Canal del Maipo. 1827-2007*. Santiago de Chile: Editorial Grafic Suisse, 2007. <https://www.scmaipo.cl/canalistas/wp-content/uploads/2021/08/180-anos-Sociedad-del-Canal-de-Maipo.pdf>
- Bertoni, Nicolás. “Un artefacto Hídrico para Purén: La ruta del Agua sobre Huella Ferroviaria.” Tesis, trabajo final de grado, Universidad de Chile, 2019.
- Biblioteca Nacional Digital. “El Ferrocarril de Puente Alto a El Volcán.” *Memoria Chilena: Biblioteca Nacional de Chile*, 2018. <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-582648.html>.
- Consejo de Monumentos Nacionales de Chile. “Construcciones existentes a lo largo del trazado del ex ferrocarril de Puente Alto a El Volcán.” *Consejo de Monumentos Nacionales de Chile*, 1991. <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/monumentos-historicos/construcciones-existentes-lo-largo-trazado-ex-ferrocarril-puente>.
- Heatwole, Kirk. “Escasez Hídrica en el Cajón del Maipo.” *Revista Cajón del Maipo*, 9 de febrero de 2020. <https://revistacajondelmaipo.cl/2020/02/09/informe-confirma-que-proyecto-alto-maipo-agrava-escasez-de-agua-en-el-manzano/>
- Pérez Valeria. “Red de Parques para el Cajón del Maipo: Proyecto para la Restauración Ecológica de las áreas dañadas por extracción y acopio de áridos en la ribera del río Maipo.” Tesis, trabajo final de grado, Universidad de Chile, 2017.
- Pincetti, Victoria. “Ferrocarril Militar de Puente Alto a El Volcán.” *Revista Dedal de Oro*, no. 31, 2006. https://dedaldeoro.cl/tren-DdO_ed31-24_tren-al-volcan.html
- PLADECO SJM. *Informe Final: Actualización Plan de Desarrollo Comunal San José de Maipo 2018-2022*. Santiago de Chile: Praxis Consultores Asociados Ltda., 2018.
- Renis, Dominique. “Centro de Interpretación del Agua: Recuperación y Puesta en Valor Ex Puente FC El Manzano.” Tesis, trabajo final de grado, Universidad de Chile, 2021.