

"Representaciones del cruce andino: Geografía, Cultura e Historia en la construcción simbólica de la ruta Santiago de Chile - Mendoza"

César Andrés Barría Larenas¹, Jesús Marcelo Morales²

Resumen

Este artículo examina cómo la ruta Santiago de Chile–Mendoza ha sido construida, narrada y resignificada como espacio simbólico a lo largo de los siglos XIX, XX y XXI. Desde una perspectiva interdisciplinaria que combina la Historia Cultural y la Geografía Cultural, se analizan fuentes históricas, literarias, cartográficas y documentales para desentrañar cómo esta ruta andina pasó de ser percibida como un desafío geográfico y una frontera natural a convertirse en un eje de integración binacional y patrimonio compartido. El estudio evidencia que las transformaciones infraestructurales —como la construcción del Ferrocarril Trasandino y el desarrollo vial— no solo modificaron la movilidad, sino que también reconfiguraron la percepción del paisaje y los imaginarios colectivos. Más que un corredor físico, la ruta se revela como un territorio cargado de memorias y representaciones, donde se negocian identidades, se evocan tensiones históricas y se proyectan discursos de integración entre Chile y Argentina.

Abstract

This article explores how the Santiago de Chile–Mendoza route has been constructed, narrated, and reinterpreted as a symbolic space throughout the nineteenth, twentieth, and twenty-first centuries. Drawing on an interdisciplinary framework that bridges Cultural History and Cultural Geography, it examines historical, literary, cartographic, and documentary sources to trace how this Andean crossing evolved from being perceived as a geographic challenge and natural frontier to becoming a binational corridor of integration and shared heritage. The study demonstrates that infrastructural transformations—such as the construction of the Trans-Andean Railway and the development of road systems—not only altered mobility but also reshaped perceptions of the landscape and collective imaginaries. Beyond serving as a physical passage, the route emerges as a symbolic territory imbued with memory and representation, where identities are negotiated, historical tensions recalled, and discourses of integration between Chile and Argentina projected.

Palabras Claves: *imaginarios espaciales, cruce andino, frontera cultural, representaciones, integración binacional.*

Key Words: *spatial imaginaries, Andean crossing, cultural frontier, representations, binational integration.*

A. Introducción

A.1. Planteamiento del problema

La ruta que conecta Santiago de Chile con Mendoza no es solo un corredor físico, sino un espacio cargado de significados históricos, culturales y simbólicos. A lo largo de los siglos XIX y XX, ha sido representada como frontera, vínculo de integración o símbolo de heroicidad, reflejando no solo transformaciones materiales, sino también disputas ideológicas sobre el territorio y la identidad binacional. Sin embargo, aún falta un estudio que analice de forma integrada la evolución de estos

¹ Profesor de Historia y Geografía. Licenciado y Magíster. Doctorando en Historia, línea de Historia Ambiental, Universidad de Concepción, Chile. Contacto: cebarría@udec.cl

² Licenciado en Historia, Universidad Nacional de Cuyo (Argentina). Gestor cultural. Investigador en historia cultural. Contacto: memoriadelosmendocinos@gmail.com

imaginarios y su relación con los cambios geográficos, infraestructurales y políticos en ambos países.

Desde el punto de vista físico, la cordillera de los Andes impone fuertes contrastes. Santiago (520 m s. n. m.) y Mendoza (760 m s. n. m.) se emplazan a los extremos de un corredor cuya altitud máxima se alcanza en el túnel internacional (3.200 m). El tramo chileno, de solo 62 km, asciende abruptamente desde Los Andes (828 m), mientras que el argentino desciende más gradualmente a lo largo de 200 km, generando experiencias de movilidad muy distintas. Estas diferencias topográficas han moldeado percepciones contrastantes: esfuerzo, vértigo y heroicidad en el lado chileno; serenidad y amplitud territorial en el argentino.

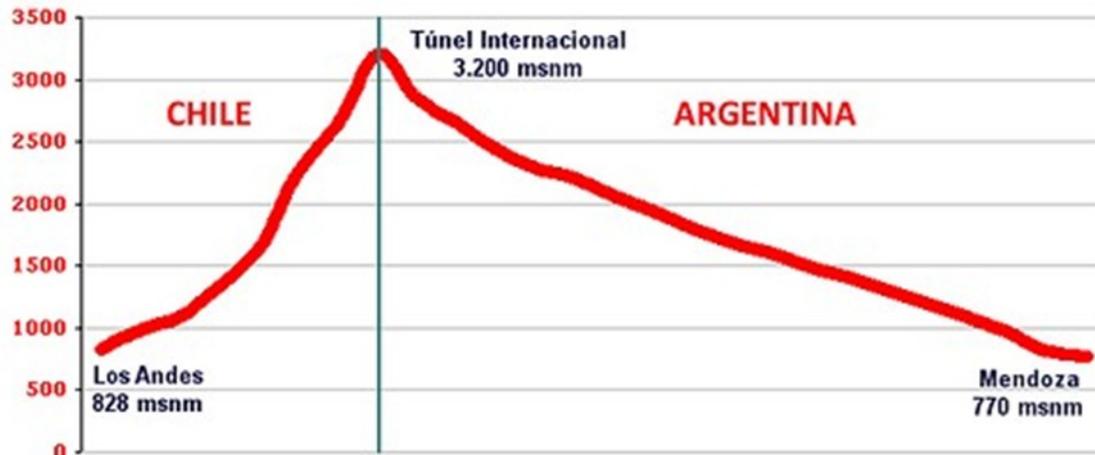


Fig. 1. Perfil topográfico de los Andes – Mendoza actual (Elaboración propia en base a www.trenpatrimonial.cl).

A estos factores se suma el llamado “biombo climático”: la humedad del Pacífico se condensa en la vertiente chilena antes de llegar a Uspallata, produciendo un paisaje más árido en el lado argentino y acentuando los contrastes entre ambos. Incluso los ríos reflejan esta dualidad: el Aconcagua, con cauce angosto y abrupto, fluye de forma turbulenta, mientras el Mendoza lo hace con calma sobre un lecho más ancho y sedimentado. Estos rasgos no son solo geográficos: han incidido históricamente en la manera en que viajeros, comunidades e instituciones han significado el cruce cordillerano.

La consolidación del Ferrocarril Trasandino a fines del siglo XIX y el desarrollo de carreteras en el siglo XX no solo reconfiguraron la experiencia de viaje, sino también los imaginarios asociados al cruce. Estas infraestructuras resignificaron un paso históricamente percibido como hostil y épico, sin borrar del todo su carga simbólica. A través de conmemoraciones, relatos de viajeros, mapas y crónicas oficiales, se articularon nuevas formas de entender la cordillera como espacio de tránsito, frontera o encuentro.

Este estudio, desde una perspectiva interdisciplinaria que articula la Historia Cultural y la Geografía Cultural, busca analizar cómo las representaciones históricas, literarias y cartográficas han configurado la narrativa simbólica de la ruta. Mientras la Historia Cultural permite explorar las construcciones simbólicas y su arraigo en contextos políticos e ideológicos, la Geografía Cultural ofrece herramientas para comprender cómo el paisaje vivido y transformado influye en las experiencias y apropiaciones sociales del espacio.

Así, se propone entender esta ruta como un territorio de significación múltiple, en el que convergen memorias, prácticas espaciales e identidades compartidas o en disputa. Lejos de ser un mero paso geográfico, la ruta Santiago–Mendoza funciona como un símbolo transnacional, cuyo estudio puede

aportar a una comprensión más compleja de los vínculos entre paisaje, infraestructura e identidad en el Cono Sur. En ese marco, los imaginarios espaciales no solo reflejan la realidad territorial: la constituyen activamente, incidiendo incluso en la formulación de políticas públicas y en la pedagogía del territorio.

A.2. Preguntas de investigación

¿Cómo han evolucionado los imaginarios espaciales en torno a la ruta Santiago de Chile–Mendoza a lo largo del tiempo?

¿De qué manera las fuentes históricas, literarias y geográficas han representado y construido la percepción de esta ruta?

¿Cómo han influido las transformaciones infraestructurales en la experiencia y significación del cruce andino?

A.3. Objetivos

Objetivo general

Analizar la evolución de los imaginarios espaciales asociados a la ruta Santiago de Chile–Mendoza desde una perspectiva interdisciplinaria, considerando sus representaciones en fuentes históricas, literarias y geográficas.

Objetivos específicos

- Identificar las principales narrativas históricas y literarias que han contribuido a la configuración simbólica de la ruta.
- Examinar cómo las transformaciones infraestructurales han incidido en la percepción y experiencia del cruce andino.
- Explorar el rol simbólico de la ruta en los procesos de integración binacional y en la construcción de identidades culturales en Chile y Argentina.

B. Marco teórico

B.1 Historia Cultural y la construcción de imaginarios

La Historia Cultural constituye un marco conceptual sólido para comprender cómo las sociedades construyen, transmiten y transforman representaciones del mundo, configurando lo que se conoce como imaginarios espaciales. Estos imaginarios permiten explicar cómo determinados territorios adquieren significados simbólicos vinculados a la memoria, la identidad y las narrativas culturales. Tal como sostienen Peter Burke y Roger Chartier, las representaciones no son simples reflejos de la realidad, sino construcciones sociales situadas históricamente, moldeadas por relaciones de poder y sistemas de significación.

En el caso de la ruta Santiago de Chile–Mendoza, estas construcciones han variado entre su concepción como un eje comercial estratégico y su resignificación como símbolo de integración binacional. Desde el siglo XIX, crónicas de viajeros, discursos oficiales y representaciones visuales han descrito este cruce andino tanto como un territorio inhóspito y desafiante como un punto de contacto entre pueblos. En el contexto contemporáneo, la ruta ha adquirido nuevos sentidos asociados a la cooperación regional, la conectividad y el patrimonio cultural compartido.

Para Burke (2008), las representaciones culturales no solo registran una realidad, sino que contribuyen a modelarla, sedimentando percepciones en la memoria colectiva mediante formas discursivas diversas —textos, imágenes y relatos— que configuran cómo se concibe y valora un

espacio. Chartier (1992), por su parte, subraya la importancia de leer estas representaciones en relación con los contextos de producción y circulación en los que emergen, considerando las prácticas sociales que les otorgan sentido.

Desde esta perspectiva, el estudio de la ruta Santiago–Mendoza implica examinar cómo distintos actores la han representado, narrado y simbólicamente apropiado a lo largo del tiempo. Este enfoque permite rastrear los significados atribuidos al cruce andino y comprender su centralidad en la configuración de identidades nacionales, regionales y transfronterizas.

B.2 Geografía Cultural y percepción del espacio

La Geografía Cultural se ocupa de analizar la relación entre las personas y el espacio, poniendo especial énfasis en sus dimensiones simbólicas, identitarias y afectivas. Desde esta óptica, el paisaje no se concibe únicamente como una entidad física, sino como una construcción social e histórica, moldeada por prácticas culturales, memorias colectivas y representaciones simbólicas.

Uno de los conceptos clave en esta línea es la topofilia, propuesto por Yi-Fu Tuan (1974), que alude al vínculo emocional que las personas desarrollan con un lugar. Este lazo afectivo se sustenta tanto en características físicas del entorno como en experiencias subjetivas y valores culturales compartidos. En relación con la ruta Santiago–Mendoza, este concepto permite comprender cómo el cruce andino ha sido investido de significados afectivos ligados a la memoria del viaje y a la identidad territorial.

Complementariamente, Henri Lefebvre (1974) introduce el concepto de espacio vivido, entendido como la dimensión subjetiva y simbólica del espacio, construida mediante las prácticas cotidianas, las relaciones sociales y las experiencias sensoriales. Bajo este enfoque, el cruce andino no puede reducirse a su dimensión funcional, ya que opera también como un escenario donde se proyectan significados, se evocan memorias y se construyen sentidos de pertenencia.

Desde esta mirada, el paisaje es una entidad dinámica en permanente transformación. Siguiendo a Marcucci (2000), la historia del paisaje debe abordarse desde una perspectiva geográficamente específica que identifique los procesos naturales, sociales e infraestructurales que lo configuran. Las transformaciones de la ruta —desde los senderos coloniales hasta el ferrocarril trasandino y la carretera moderna— no solo modificaron la experiencia de movilidad, sino que también alteraron las percepciones y los imaginarios espaciales asociados a este paso andino.

Un aporte adicional de la Geografía Cultural es la resignificación de la frontera. Más allá de su dimensión geopolítica, la frontera se concibe como un espacio de interacción, intercambio y producción simbólica. La ruta Santiago–Mendoza constituye una zona de contacto donde convergen discursos sobre integración binacional y diferencia territorial, lo que evidencia su carácter híbrido, ambivalente y dinámico.

La memoria colectiva también desempeña un papel fundamental en la configuración simbólica del espacio. Las narrativas orales, las crónicas históricas y los relatos de viajeros permiten reconstruir cómo las comunidades han significado y resignificado el cruce andino, resistiendo o apropiándose de los cambios introducidos por las infraestructuras modernas.

Por último, el paisaje natural —montañas, ríos y valles— trasciende su valor geográfico al adquirir significados espirituales, históricos y culturales que inciden en las formas de habitar y percibir el territorio. Como corredor geográfico, la ruta andina se ha convertido en un espacio de evocación de lo sublime, lo heroico y lo identitario, constituyéndose en un elemento clave del imaginario territorial transcordillerano.

B.3 Cartografía, caminos y frontera simbólica

Desde un enfoque que integra la Historia Cultural, la Geografía Cultural y la Geografía Histórica, el estudio de las cartografías, los caminos y las fronteras permite abordar cómo el territorio ha sido representado, construido y resignificado a lo largo del tiempo. En este marco, la ruta Santiago de

Chile–Mendoza se concibe como un objeto cultural complejo, resultado de procesos históricos, infraestructurales y simbólicos.

La cartografía histórica es una fuente privilegiada para analizar la representación visual del territorio y las implicancias identitarias y políticas que conlleva. Como afirma Capella (2019), los mapas no solo registran configuraciones territoriales, sino que expresan relaciones de poder, proyectos de nación y visiones de mundo. En el caso chileno, los mapas del siglo XIX reflejan una organización territorial más compleja que la linealidad norte–sur, destacando ejes de conexión transversal como el corredor andino. Este enfoque ayuda a comprender cómo la representación de la ruta Santiago–Mendoza ha influido en la articulación de identidades regionales y en las estrategias de integración transfronteriza.

Los caminos y rutas, lejos de ser simples trazados físicos, funcionan como dispositivos culturales que condensan dinámicas sociales, económicas y simbólicas. Según Capella, los caminos actúan como portadores de memoria y articuladores de identidades, permitiendo que comunidades y territorios se vinculen a través de significados compartidos. La evolución del cruce andino —desde pasos coloniales hasta infraestructuras modernas— ha transformado la percepción del paisaje, modificando los imaginarios asociados a la movilidad, la frontera y la integración.

La frontera andina, tradicionalmente concebida como límite natural y geopolítico, también puede leerse como un espacio de convergencia cultural donde se negocian sentidos de pertenencia y se configuran identidades híbridas. La ruta Santiago–Mendoza refleja las tensiones entre afirmación nacional e impulso integrador, entre separación y contacto, convirtiendo a la frontera en un terreno fértil para el análisis de discursos sobre territorialidad, cooperación y diferencia.

La noción de memoria territorial, desarrollada también por Capella, permite comprender cómo la recuperación de caminos históricos, la valorización del patrimonio cultural y la resignificación del paisaje contribuyen a fortalecer identidades regionales y a reconstruir la relación simbólica entre comunidades y entorno. En este contexto, la ruta Santiago–Mendoza puede analizarse como un espacio cuya significación se ha transformado al compás de políticas públicas, relatos nacionales y experiencias locales.

Finalmente, siguiendo a Marcucci (2000), el paisaje debe entenderse como un palimpsesto donde confluyen capas materiales y simbólicas. Los procesos naturales, sociales e infraestructurales que lo atraviesan no solo modifican su fisonomía, sino también su significado, haciendo del corredor andino un espacio donde se solapan huellas históricas y resignificaciones culturales.

En conjunto, estos enfoques permiten comprender la ruta Santiago de Chile–Mendoza como algo más que una vía de tránsito: es un espacio culturalmente denso, cargado de sentidos históricos, simbólicos y políticos. Analizar sus representaciones, su evolución infraestructural y su condición de frontera simbólica ofrece claves fundamentales para interpretar la configuración de los imaginarios espaciales en el marco de las relaciones entre Chile y Argentina.

Categoría temática	Enfoque teórico	Autores de referencia	Conceptos clave
Imaginarios espaciales	Historia Cultural	Peter Burke, Roger Chartier, Hugo Capella	Representaciones culturales, memoria colectiva, narrativas históricas
Representación de la ruta	Historia y Geografía Cultural	Burke, Chartier	Construcción simbólica del espacio, discursos históricos y políticos
Percepción del espacio	Geografía Cultural	Yi-Fu Tuan, Henri Lefebvre	Topofilia, espacio vivido, apropiación simbólica del territorio
Evolución del	Ecología del	Marcucci (2000)	Transformaciones

paisaje	paisaje y Geografía Cultural		infraestructurales, cambios en la percepción del entorno
Identidad binacional y cruce andino	Historia y Geografía Cultural	Burke, Chartier, Capella, Lefebvre	Identidades regionales, resignificación histórica, narrativas del paisaje
Infraestructura y territorio	Geografía Cultural	Marcucci, Lefebvre	Impacto de obras viales, transformación de imaginarios y del espacio

Cuadro 1. Síntesis del marco teórico: enfoques, autores y conceptos clave en el estudio del cruce Santiago–Mendoza

En suma, el enfoque adoptado en este artículo se fundamenta en la convergencia metodológica y epistemológica de la Historia Cultural y la Geografía Cultural, lo que permite analizar la ruta Santiago de Chile–Mendoza no solo como un corredor físico, sino como un territorio modelado por procesos históricos y resignificaciones simbólicas. Esta articulación disciplinar facilita una comprensión integral de los significados que se le han atribuido a este cruce andino, al vincular el estudio de representaciones, narrativas y prácticas espaciales con la configuración de identidades y territorialidades transfronterizas. Así, la articulación entre Historia Cultural y Geografía Cultural orienta también la metodología del estudio, que combina fuentes documentales y análisis cualitativo para reconstruir los imaginarios y representaciones históricas de la ruta Santiago–Mendoza.

C. Metodología

C.1. Tipo de estudio

Este trabajo adopta un enfoque cualitativo, basado en el análisis bibliográfico y documental, orientado a examinar la construcción y evolución de los imaginarios espaciales vinculados a la ruta Santiago de Chile–Mendoza. Desde una perspectiva interdisciplinaria, integra herramientas conceptuales de la Historia Cultural y la Geografía Cultural, poniendo énfasis en las representaciones históricas, geográficas y simbólicas del paisaje andino.

C.2. Fuentes de información

La investigación se sustenta en un corpus de fuentes primarias y secundarias que permiten reconstruir cómo esta ruta ha sido representada, percibida y resignificada a lo largo del tiempo.

Fuentes primarias: Diarios de viaje, crónicas, mapas históricos, obras literarias relacionadas con la travesía andina y documentos oficiales sobre infraestructura y políticas fronterizas de Chile y Argentina.

Fuentes secundarias: Estudios académicos especializados en Historia Cultural, Geografía Cultural y ecología del paisaje, que proporcionan un marco teórico e interpretativo para contextualizar las representaciones y transformaciones de la ruta.

C.3. Técnicas de análisis

Para abordar el corpus documental se aplicaron tres estrategias metodológicas complementarias:

Análisis de contenido: Permite identificar patrones temáticos y ejes de significado recurrentes en las fuentes, reconociendo los discursos predominantes sobre la ruta en distintos períodos históricos.

Análisis discursivo: Dirigido al estudio de los discursos políticos, históricos y culturales que han moldeado los imaginarios espaciales, considerando la influencia de factores ideológicos, simbólicos y geopolíticos en la construcción de la ruta como frontera o eje de integración.

C.4 - Categorización temporal y espacial:

El análisis se estructuró en tres períodos históricos (siglo XIX, siglo XX y siglo XXI) para comparar las representaciones producidas en los contextos chileno y argentino, identificando continuidades, rupturas y resignificaciones en la percepción del cruce andino como experiencia cultural.

D. Resultados y análisis

D.1. Imaginarios del cruce andino: del desafío geográfico a la experiencia espiritual (siglos XVIII–XIX)

Los relatos de viajeros, cronistas y exploradores que cruzaron la cordillera de los Andes entre Mendoza y Santiago de Chile durante los siglos XVIII y XIX constituyen una base fundamental para entender cómo se configuró un imaginario del cruce andino como experiencia que trasciende el traslado físico. Estas narraciones no solo describen la hostilidad del entorno, sino que también resaltan emociones ligadas a la espiritualidad, la pequeñez humana frente a la naturaleza y la contemplación de lo sublime, elementos que moldearon una percepción del paso como un espacio liminal entre la supervivencia y lo trascendente.

La Junta de Estudios Históricos de Mendoza ha preservado y difundido numerosos testimonios en sus publicaciones, gracias al trabajo de Edmundo Correas, Ramona Herrera, Jorge Comadrán Ruiz y Teresa Giamportone. Incluso relatos anteriores al periodo de estudio, como el de Sor María Rosa (1712), sirven para contextualizar la carga espiritual de estas travesías: la monja capuchina, al cruzar el camino de Uspallata, afirmó que “solo por amor a Dios se puede pasar”, aludiendo tanto a las severas condiciones físicas —aislamiento, frío, terreno abrupto— como a la vivencia del viaje como prueba de fe y fortaleza interior.

Durante el siglo XIX, esta impronta espiritual se entrelaza con nuevas percepciones estéticas y existenciales. El botánico e ingeniero inglés John Miers (1826), en *Viaje al Plata*, narra la tragedia de un grupo de comerciantes atrapados por una tormenta de nieve entre Mendoza y Santiago, donde ocho personas murieron de hambre y frío, quemando incluso partes de un refugio para sobrevivir. Este episodio acentúa la idea del cruce como empresa arriesgada que ponía a prueba los límites de la resistencia humana.

El comerciante inglés Samuel Haigh (1817), en *Bosquejos de Buenos Aires, Chile y Perú*, describe la cordillera como escenario de contemplación religiosa y de insignificancia humana frente a la magnitud del paisaje:

“Nada puede tener mayor propensión de elevar el alma a la contemplación del poder de la deidad, que la perspectiva presentada al viajero en los Andes solitarios (...) La figura humana, comparada con los objetos que la rodean, no es más que un átomo.”

Su descripción combina veneración y desolación, al subrayar la tristeza y hostilidad del paisaje:

“Todos los elementos que la naturaleza presenta aquí están demasiado cerca para ser agradables y son demasiado grandes para excitar nuestra fantasía visual; una tristeza lo domina todo; (...) no hay nada que llame la atención o despierte otro sentimiento romántico asociado a la belleza (...).”

*De forma complementaria, el escritor inglés Robert Proctor (1823–1824), en *Narraciones de viaje por la cordillera de los Andes y residencia en Lima y otras partes del Perú*, enfatiza el sufrimiento físico (congelaciones, pérdida de sensibilidad, vibraciones de dientes) y denuncia la precariedad logística de las caravanas:*

“Los nativos son tan imprevisores que han sido encontrados en los Andes casi muertos de hambre (...) Me contrarié mucho esa noche por haber desaparecido todo el vino, aunque la provisión era de casi ocho galones.”

Otros testimonios, como el de Julián Mellet (1824), refuerzan la percepción del cruce como aventura incierta, aconsejando llevar provisiones abundantes —incluyendo cebollas para mitigar el mal de altura— para sobrellevar retrasos y contingencias:

“Siempre recomendaría llevar cantidad aparentemente superflua de provisiones para casos de accidente que a veces detienen al viajero mucho más tiempo del que podría esperar.”

Finalmente, el sacerdote Juan María Mastai Ferretti (1824), futuro Papa Pío IX, relata en Viaje a Chile las dolencias provocadas por la altitud y el viento al cruzar el “Paramillo de las Cuevas”, describiendo el paso como un espacio de peligro físico, fragilidad corporal y austeridad mineral.

En conjunto, estos testimonios revelan que, para los viajeros de los siglos XVIII y XIX, la cordillera no era solo una frontera geográfica, sino una frontera existencial y simbólica. La experiencia del cruce configuró un imaginario que asoció la cordillera con resiliencia, espiritualidad y una relación ambivalente entre cultura y naturaleza, sentando las bases de una memoria transcordillerana que perdura más allá de su contexto histórico.

D.2. Transformaciones infraestructurales y resignificación del paisaje (siglo XX)

El tránsito desde un paisaje percibido como inhóspito y heroico hacia uno funcional y articulado por infraestructuras modernas se consolidó con la construcción del Ferrocarril Trasandino, concebido desde la segunda mitad del siglo XIX para integrar los mercados argentino y chileno y facilitar la conexión entre océanos. En 1874, los hermanos Juan y Mateo Clark, empresarios chilenos con vínculos londinenses, obtuvieron la concesión en Chile tras varios estudios de pasos cordilleranos (1873–1875) que identificaron el Paso de Uspallata como trazado idóneo. En Argentina, la Ley N° 1588 (1903) autorizó el tramo entre Los Andes y la cumbre, con garantía estatal del 5% de interés anual sobre 1.500.000 pesos, lo que viabilizó el proyecto.

Las obras, iniciadas en Mendoza (1887) y Santa Rosa de Los Andes (1889), enfrentaron obstáculos técnicos, huelgas y desastres naturales, como aluviones —incluido el de 1934 que destruyó parte de la línea argentina—. En la inauguración parcial de 1889, el presidente José Manuel Balmaceda expresó inquietudes sobre las consecuencias económicas y estratégicas del ferrocarril, advirtiendo sobre riesgos de “corruptela”, “competencia productiva” y posibles “guerras económicas”. Estos temores reflejan la desconfianza de ciertos sectores hacia la integración regional y la vulnerabilidad ante los mercados internacionales. En contraposición, Benjamín Vicuña Mackenna defendió públicamente la obra como motor de modernización, al prever que abarataría costos, aumentaría la producción y beneficiaría tanto a empresarios como a trabajadores, impulsando la demanda de productos agropecuarios como carne y alfalfa.

La culminación del ferrocarril —con tramos de cremallera, túneles y un paso a 3.218 metros de altitud— simbolizó la victoria de la ingeniería sobre el territorio extremo. Su inauguración oficial, el 5 de abril de 1910 —coincidente con el aniversario de la Batalla de Maipú— reunió a los presidentes José Figueroa Alcorta (Argentina) y Pedro Montt (Chile), consolidando su estatus como emblema binacional. La precisión técnica (una desviación de menos de dos centímetros en la unión de las vías) fue celebrada como símbolo de modernidad y cooperación. Sin embargo, el Trasandino también devino un espacio de tensiones políticas y económicas: disputas tarifarias, catástrofes naturales y temores sobre la competencia interestatal afectaron su sostenibilidad, culminando en su nacionalización por Argentina en 1953.

Más allá de sus vicisitudes, el ferrocarril transformó los imaginarios del cruce andino. Dejó de ser solo un espacio heroico y sublime para convertirse en un corredor funcional de integración y modernidad, aunque siempre mediado por la fragilidad geográfica y la diplomacia económica.

En paralelo al desarrollo ferroviario, se incorporaron nuevos medios de transporte que transformaron la experiencia del cruce. Tras las antiguas travesías a pie o a lomo de mula, comenzó a utilizarse la carreta de madera tirada por bueyes o mulas. El diario Los Andes reportaba en 1896:

“El Expreso Internacional, del que son agentes los señores Lorea y Cía., desde la fecha establecen su servicio de carruajes en la subida y bajada de la cordillera, evitando con esto el uso de la

incómoda mula, pues los viajeros harán todo el trayecto, o sea de Punta de Vacas al Salto del Soldado, en carruaje. Encontrándose el camino en perfecto estado, el viaje no ofrece peligro de ninguna especie” (Los Andes, 6 de marzo de 1896).

A partir de 1905, se ensayó el uso del automóvil. Los Andes narra una de las primeras incursiones motorizadas por la montaña:

“En Buenos Aires, el señor Edmundo Mackinlay se propone lograr una concesión para establecer en la cordillera un servicio de conducción de pasajeros en automóvil, en reemplazo de las mulas [...] El automóvil fue llevado en ferrocarril a Las Cuevas [...] emprendiendo viaje por la montaña hasta llegar a Los Andes diez horas después [...] Es la primera aventura de este género que se realiza en la cordillera. [...] La sustitución del automóvil por la mula puede reducir el costo del viaje en un 50 por ciento o más [...] Las caravanas de las prudentes mulas, las voces y riesgos de los arrieros, [...] todo ese tesoro de lo pintoresco [...] va a ser agostado por el tumultuoso jadeo del automóvil” (Los Andes, 25 de febrero de 1905).

Aunque el gobierno argentino denegó la concesión a Mackinlay, la iniciativa simboliza la transformación material y simbólica del cruce. También en esa época, la instalación del telégrafo entre ambos países reforzó el ideario de integración y modernización.

Ya en el siglo XXI, la ruta ha adquirido un carácter conmemorativo y patrimonial. Cada verano se realiza la recreación histórica del Cruce de los Andes, que revive la epopeya liderada por San Martín en 1817. La actividad —organizada por agrupaciones recreacionistas, historiadores y autoridades gubernamentales— busca homenajear a los soldados del Ejército de los Andes, quienes cruzaron la cordillera para liberar Chile y Perú del dominio español. Se procura reproducir la travesía con fidelidad histórica: sin tecnología moderna, con uniformes de época y soportando las duras condiciones climáticas, los participantes avanzan a caballo o a lomo de mula, duermen en carpas rudimentarias y cocinan con métodos tradicionales. Esta recreación tiene también un valor educativo y cultural, involucrando a escuelas e instituciones sanmartinianas. Asimismo, se han desarrollado recorridos virtuales en 360° que permiten explorar el cruce desde dispositivos digitales.

Finalmente, el imaginario contemporáneo del cruce incluye también expresiones del folclore y la oralidad popular. Una de las leyendas más conocidas es la del “Futre”, surgida durante la construcción del Trasandino. Según la versión más extendida, un elegante personaje —de apellido Foster— fue asesinado en la zona de Las Cuevas mientras transportaba dinero para pagar a los obreros. Desde entonces, su espectro vagaría por la montaña, preguntando por el dinero robado. Otra versión, recogida por Juan Draghi Lucero, describe al Futre como un ladrón que robaba a los peones chilenos sin ser advertido, y que fue asesinado y enterrado con su botín en el cerro Tolosa: “Desde entonces quedó viva su leyenda. El vocablo proviene de un chilenismo que significa hombre elegante. Precisamente la leyenda cuenta que un hombre muy elegante desvalijaba a los peones chilenos [...]”.

Así, la ruta trasandina no solo fue escenario de integración física, sino también de relatos que expresan las tensiones, sacrificios y resignificaciones culturales en torno al cruce cordillerano.

D.3. Representaciones contemporáneas: entre el patrimonio, la integración y las narrativas simbólicas

En la actualidad, la ruta Santiago–Mendoza proyecta un sentido híbrido que entrelaza su dimensión histórica con su rol como eje de integración física y simbólica. Festividades locales, conmemoraciones institucionales y políticas culturales promueven su valorización como emblema de cooperación binacional, en tanto que las narrativas comunitarias, turísticas y académicas mantienen

vigente su carácter de espacio desafiante, escenario de memoria y referente identitario frente a la cordillera.

Esta coexistencia de sentidos se expresa en múltiples registros culturales. La ruta aparece en crónicas, literatura, prensa y relatos orales como una metáfora del encuentro, el tránsito y el intercambio, pero también como un símbolo de frontera, diferenciación e incluso antagonismo nacional. Las narrativas del siglo XIX, marcadas por la experiencia del viaje y la exploración, enfatizan la sublimidad y hostilidad del paisaje cordillerano. En contraste, los discursos del siglo XX celebran los logros de la ingeniería —como el ferrocarril trasandino y la carretera internacional— y construyen un imaginario de modernización e integración regional.

En el siglo XXI, estas representaciones tienden a articular ambas dimensiones. Se observa un esfuerzo deliberado por resignificar la ruta como parte del patrimonio compartido, reconociendo tanto su legado histórico como su valor funcional y simbólico en el presente. Esta síntesis ha favorecido la construcción de una identidad transcordillerana plural, que asume el cruce andino no solo como infraestructura física, sino como territorio cargado de memorias, emociones y relatos. De este modo, la ruta deviene símbolo de resiliencia cultural, espacio de mediación entre identidades nacionales y nodo estratégico de articulación geográfica, histórica y política entre Chile y Argentina.

E. Conclusiones

El análisis de la ruta Santiago–Mendoza demuestra que este cruce andino ha sido más que un espacio de tránsito: constituye un territorio simbólico moldeado por procesos políticos, culturales e infraestructurales. Las representaciones que lo acompañan —desde frontera natural hasta símbolo de integración— reflejan tanto transformaciones materiales como disputas ideológicas e identitarias. La construcción del Ferrocarril Trasandino y el desarrollo vial del siglo XX no solo facilitaron la movilidad, sino que reconfiguraron la percepción del paisaje, resignificando el cruce de un entorno sublime y hostil hacia un corredor funcional, sin eliminar su carga simbólica de sacrificio y hermandad.

Este trabajo muestra que la articulación entre Historia Cultural y Geografía Cultural permite abordar de manera más compleja territorios como la cordillera, integrando fuentes históricas, cartográficas y narrativas. Así, se evidencia cómo los imaginarios espaciales influyen en la experiencia territorial, la política fronteriza y la construcción de memorias transnacionales.

Finalmente, se sugiere concebir la ruta no solo como objeto de estudio, sino también como recurso pedagógico para una enseñanza crítica de la Historia y la Geografía, capaz de relevar la dimensión multiescalar y simbólica del territorio andino en el Cono Sur.

Referencias bibliográficas

Fuentes secundarias

- BURKE, Peter. Historia y teoría social. Madrid: Akal, 2005.
- CAPELLA, Hugo. Los caminos hablan: análisis de la cartografía histórica y su impacto en la memoria identitaria en Chile. Atenea [en línea], 2019, vol. 500, n.º 1, pp. 1–16. [Consulta: 30 julio 2025]. Disponible en: <https://doi.org/10.29393/at500-1acap10001>
- CHARTIER, Roger. El mundo como representación: estudios sobre historia cultural. Barcelona: Gedisa, 1992.
- CORREAS, Emilio. Mendoza a través de los viajeros. En: Contribuciones a la historia de Mendoza. Mendoza: Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo, 1965.

- DÍAZ ARAUJO, Enrique. El Trasandino: aspectos de su frustrada historia. *Revista de Historia Americana y Argentina*, 1965, año V, n.º 9–10. Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo.
- FIGUEROA, Verónica. Los Andes en la historia y la geografía: representaciones y relatos de la frontera. Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile, 2012.
- GIAMPORONE, Teresa. Mendoza a través de los viajeros. En: *Contribuciones a la historia de Mendoza*. Mendoza: Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo, 1999.
- GRILLI, Daniela. Imágenes y percepciones de la travesía: la construcción del espacio a través de la crónica de los viajeros. En: *XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*. Mendoza: Departamento de Historia, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo, 2013.
- INGOLD, Tim. The temporality of the landscape. *World Archaeology* [en línea], 1993, vol. 25, n.º 2, pp. 152–174. [Consulta: 30 julio 2025]. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/00438243.1993.9980235>
- KOSELLECK, Reinhart. *Futuro pasado: para una semántica de los tiempos históricos*. Barcelona: Paidós, 2001.
- LACOSTE, Pablo. *El ferrocarril trasandino, 1872–1984: un siglo de ideas, política y transporte en el sur de América*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2000.
- LEFEBVRE, Henri. *The production of space*. Traducción de D. Nicholson-Smith. Oxford: Blackwell, 1991.
- MARCUCCI, Daniel J. Landscape history as an emerging field in environmental planning. *Landscape and Urban Planning* [en línea], 2000, vol. 49, n.º 1–2, pp. 67–79. [Consulta: 30 julio 2025]. Disponible en: [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(00\)00056-6](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(00)00056-6)
- PRIETO, M. Rocío y SALAZAR, Gonzalo. *Paisajes en tránsito: rutas, memorias e imaginarios en los Andes meridionales*. Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo, 2010.
- RELPH, Edward. *Place and placelessness*. London: Pion, 1976.
- SAUER, Carl O. *The morphology of landscape*. Berkeley: University of California Press, 1963 [1925].
- SOJA, Edward W. *Thirdspace: journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places*. Oxford: Blackwell, 1996.
- SOLANO, Pablo. *Geopolítica e imaginarios territoriales en los Andes: una visión comparada entre Chile y Argentina*. Santiago: Fondo Editorial Universitario, 2008.
- TUAN, Yi-Fu. *Space and place: the perspective of experience*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1977.
- VERDAGUER, Antonio. *Historia eclesiástica de Cuyo*. Buenos Aires: Premiata Scuola Tipografica Salesiana, 1932.
- VIDELA DE RIVERO, Graciela. Tres formas literarias de una leyenda: el futre. *Piedra y Canto*, 2001, n.º 7–8. Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo.

Fuentes primarias

- MEMORIA CHILENA, s. f. Ferrocarril Trasandino Los Andes–Mendoza. [En línea]. [Consulta: 30 julio 2025]. Disponible en: <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-656287.html>
- AMIGOS DEL TREN, s. f. Historia del Ferrocarril Trasandino. [En línea]. [Consulta: 30 julio 2025]. Disponible en: <https://www.amigosdeltren.cl/el-trasandino-los-andes-mendoza#!/ccomment-comment=624>