

# La dinámica del Puerto Seco Mendoza en el marco del Corredor Bioceánico Central



José Luis Jofré

Instituto Multidisciplinario de Estudios Sociales Contemporáneos. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo. Argentina.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6711-4809>

Martín Alejandro Ferreyra

Instituto Multidisciplinario de Estudios Sociales Contemporáneos. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo. Argentina.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2537-7317>

*Recibido: 20 de junio de 2020. Aceptado: 29 de diciembre de 2020*

## Resumen

En la extensa geografía de América Latina y, específicamente, en el Cono Sur encuentra un desafío para la integración de los puertos marítimos del Atlántico y el Pacífico: la cordillera de Los Andes. Desde el Canal de Panamá hasta el Estrecho de Magallanes, no hay vinculación geográfica en operaciones como las que habilita el Corredor Bioceánico Central. Este es el enlace principal de un enorme emplazamiento económico que requiere ser examinado. Por lo expuesto, el artículo propone un estudio exploratorio de la actividad portuaria de Mendoza, concentrándose en el proceso de revitalización económica a partir de la habilitación del Puerto Seco. Esta zona primera aduanera fue creada en 1986 por la acción conjunta del Estado provincial y el sector privado, representado por la Bolsa de Comercio de Mendoza. La hipótesis central que orienta este estudio sostiene que la dinámica del Puerto Seco Mendoza está subordinada a los procesos de acumulación del capital plasmados en las formaciones sociales nacionales, pero con la incidencia de factores de poder locales. La estrategia metodológica es el estudio de caso histórico, y las técnicas de investigación especialmente cualitativas. El acercamiento a la dinámica del puerto seco Mendoza fue una tarea de reconstrucción a partir de fuentes literarias y periodísticas que reflejan los debates del momento. La principal conclusión es la preeminencia de las actividades económicas que logran una sólida construcción de hegemonía en detrimento de aquellas que no gozan de este soporte.

*Palabras claves:* Logística. Integración regional. Historia económica. Zona primaria aduanera.

## The dynamism of Mendoza Dry Port in the context of the Central Bioceanic Corridor

### Abstract

In the extensive geography of Latin America and, specifically, in the Southern Cone there is a challenge for the integration of the Atlantic and Pacific seaports: The Andes mountain range. From the Panama Canal to the Strait of Magellan, there is no geographical linkage in operations such as those enabled by the Central Bioceanic Corridor. It is the main link of a huge economic location that needs to be examined. Therefore, the article proposes an exploratory study of the port activity of Mendoza, concentrating on the process of economic revitalization after the authorization of the Dry Port. This first customs zone was created in 1986 by the joint action of the provincial State and the private sector, represented by the Mendoza Stock Exchange. The central hypothesis that guides this study maintains that the dynamism of Mendoza Dry Port is subordinated to the processes of accumulation of capital embodied in national social formations, but with the incidence of local power factors. The methodological strategy is the historical case study, and the research techniques are especially qualitative. The approach to the dynamics of the Mendoza dry port was a reconstruction task based on literary and journalistic sources that reflect the debates of the time. The main conclusion is the preeminence of economic activities that achieve a solid construction of hegemony to the detriment of those that do not enjoy this support.

*Keywords: Logistics. Regional integration. Economic history. Primary customs zone.*

*Palavras-chave: Logística. Integração regional. História econômica. Zona aduaneira primária.*

### Introducción

La provincia de Mendoza cumple el rol de ciudad portuaria regional desde prácticamente su fundación, no obstante, el puerto seco enclavado en el Corredor Bioceánico Central ha alternado etapas de gran capacidad para incluir al conjunto de la sociedad mendocina en actividades directas, inducidas y satélites; con otras etapas en las que su existencia parece casi imperceptible. Es por ello que en este trabajo nos proponemos abordar la dinámica de la actividad portuaria de Mendoza y su relación con los procesos de acumulación del capital plasmados en las formaciones sociales nacionales.

La estrategia metodológica desplegada fue el estudio de caso histórico, y las técnicas de investigación especialmente cualitativas, en tanto que se procedió a la reconstrucción de la evolución portuaria de Mendoza a partir de fuentes literarias y periodísticas que reflejan los debates de cada momento histórico.

El artículo se estructura en tres apartados. En primer lugar, se presenta la etapa inaugural de la actividad portuaria de la provincia, que coincide con su fundación y se mantiene hasta fines del siglo XIX, donde comienza una etapa de desportuarización de Mendoza, y la ocupación de un rol de terminal en el territorio argentino en decidido proceso de integración nacional. El segundo apartado se focaliza en el proceso de revitalización económica a partir de la habilitación la zona primera aduanera en el año 1986, lo que consideramos como la base para una etapa de reportuarización de la provincia. Finalmente, en el tercer apartado ponemos esta dinámica de portuarización, desportuarización y reportuarización en el contexto del patrón de acumulación en Argentina y los efectos locales del mismo, para llegar a la conclusión de la preeminencia de las actividades económicas que logran una sólida construcción de hegemonía en detrimento de aquellas que no gozan de este soporte.

## Antecedentes

Mendoza es una provincia de la República Argentina, situada en la parte centro oeste del país, sus 148.827 km<sup>2</sup> de superficie representan el 5,4 % del territorio nacional. Allí residen 1,9 millones de habitantes, de los cuales el 65% se concentra en la cuenca del Río Mendoza y Tunuyán Inferior, donde se localizan las principales ciudades.

Las actividades económicas más significativas son la extracción de petróleo, los servicios vinculados al turismo y la agricultura, ellas explican gran parte del producto bruto geográfico total de la provincia; ésta última, por ser la que registra el mayor índice de ocupación y por su capacidad de dinamizar la industria y los servicios, ha sido históricamente considerada el motor de la economía provincial.

En lo que respecta al espacio geomorfológico provincial existen dos regiones muy disímiles. Por un lado, los oasis irrigados tradicionales, Norte, Centro y Sur, conformados por unas 360.000 hectáreas que representan el 3% de la superficie total de la provincia y donde se realiza prácticamente la totalidad de las actividades económicas, políticas y sociales. Los oasis conforman las zonas en las que se ha coordinado la red de distribución del agua para riego agrícola u otras actividades productivas. Mendoza es la provincia con mayor superficie irrigada del país, representando un 25% del total nacional. Se distinguen tres oasis consolidados, el Norte, que contiene a la primera (Maipú y Luján) y segunda (San Martín, Rivadavia, Junín, Santa Rosa, La Paz y Lavalle) zonas agrícolas. Estas son regadas por los cursos medio e inferior de los ríos Mendoza y Tunuyán respectivamente. El oasis Centro irrigado por el curso superior del Río Tunuyán en el Valle de Uco, conforma la tercera zona agrícola de la provincia (Tupungato, Tunuyán y San Carlos). Y el oasis Sur que se extiende a lo largo de los cursos de los ríos Diamante y Atual, conformando la cuarta zona agrícola (San Rafael y General Alvear).

Por otro lado, el 97% restante del territorio mendocino corresponde al seco, donde, salvo algunas economías de enclaves vinculadas a la extracción de petróleo, su escasa población desarrolla prácticas económicas de subsistencia, con diferencias cualitativas respecto a los oasis. Asimismo, dentro del seco se diferencia el árido montañoso del árido de la planicie central, en ambos la población se localiza en puestos muy dispersos, dedicados a la ganadería caprina extensiva y principalmente en la montaña existen importantes áreas de interés minero, turístico y de conservación (Figura 1).

Los contrastes entre el oasis y el seco se intensifican desde la segunda mitad del siglo XIX, cuando comienza a constituirse la hegemonía del circuito agrícola regional. Esto se produce merced a la búsqueda de un proyecto económico sustituto del régimen portuario y ganadero afianzado en la Mendoza colonial y alternativo al proyecto agroexportador en ciernes en la pampa húmeda. Así se difunde por los oasis mendocinos el cultivo de vid como eje de un nuevo modelo productivo.

Mucho antes de la constitución de la matriz agroindustrial actualmente afianzada, Mendoza supo aprovechar y desarrollarse merced a su posición geográfica estratégica entre dos océanos. La fundación de la Ciudad de Mendoza en 1561 por Pedro del Castillo, se produjo veinticinco años después de la primera fundación de Buenos Aires y veinte años más tarde de la fundación de la Ciudad de Santiago de Chile, lo que le confirió el irrecusable papel de puerto seco entre las ciudades instaladas en las orillas del Pacífico y los márgenes del Río de la Plata. José Sovarzo (2014) y Pablo Lacoste (2008) son los investigadores que más atención han prestado a la potencialidad económica del posicionamiento de Mendoza, poniendo atención al comercio interoceánico, los medios de transporte y la función protagónica del arriero.

Incluso antes de la colonia, podría referirse el caso del puerto seco precolombino del imperio Inca en los siglos XIV y XV, emplazada en la localidad de Uspallata, donde se entrecruzaban el Camino del Inca longitudinal, paralelo a la Cordillera de los Andes, y el camino transversal que llevaba al Pacífico hacia el oeste y a las aldeas Huarpes hacia el Este. Este punto obligado de intercambio y detención, denominado Tambillos, es el antecedente de interfaz más remoto que se registra de un puerto seco funcional en el actual territorio provincial.

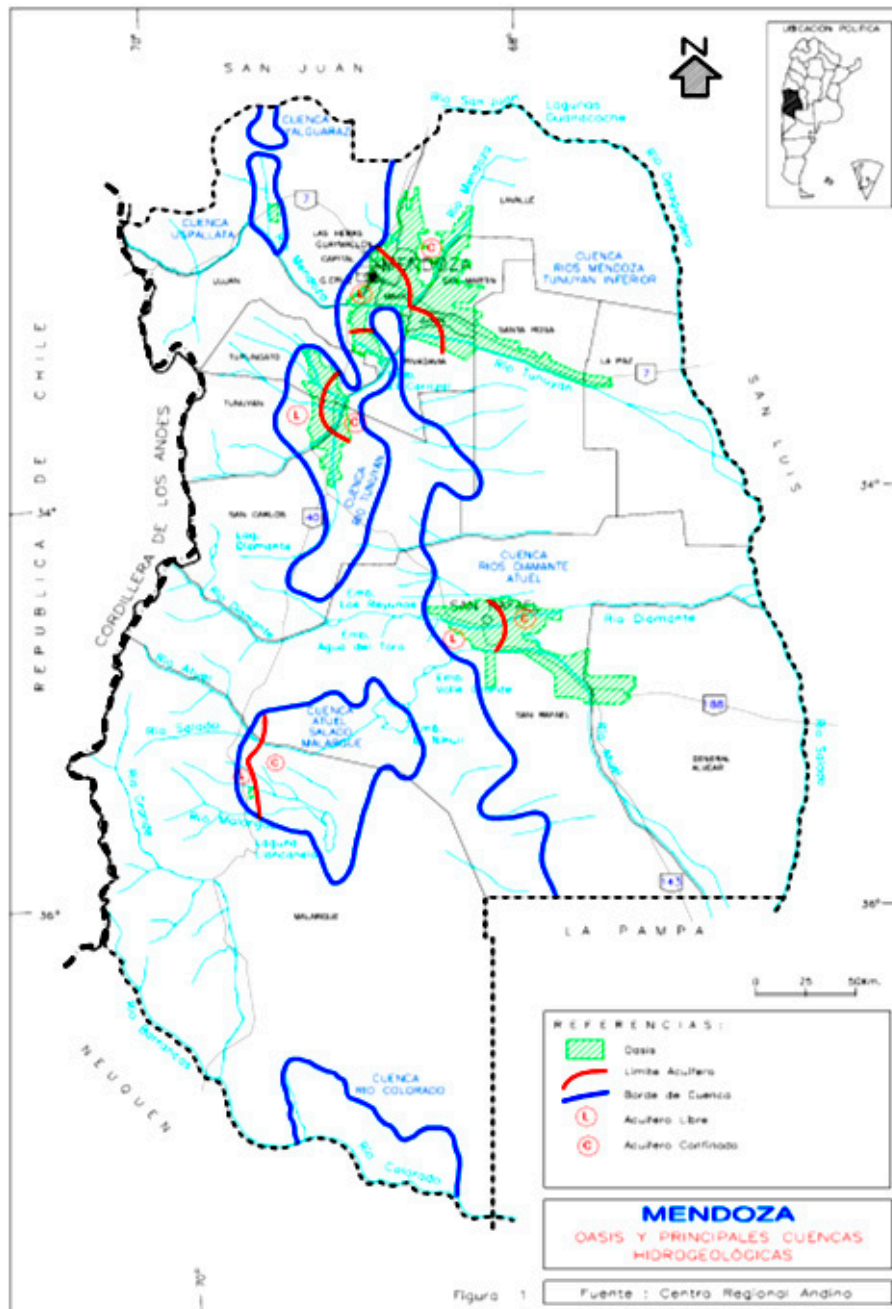


Figura 1. Oasis irrigados de la Provincia de Mendoza. Fuente: Martinis y Hernández, 2007

La configuración del Corredor Bioceánico Central, desde la época de la colonia, significó una profunda transformación infraestructurales del paisaje circundante consistente

en: la consolidación de caminos en pampas desoladas, el establecimiento de postas para la asistencia a los viajeros, los animales de tiro y a los medios de transporte, la construcción de muelles para atravesar ríos usando improvisadas barcas, puentes para cruzar hondas quebradas y hasta túneles para traspasar una de las cordilleras más altas del mundo.

En particular la ruta que conectaba a Río de la Plata con el reino de Chile recorría una delgada línea que limitaba al sur con el espacio no dominado por los hispano-criollos. Este camino de frontera irremediamente presenta tanto la peligrosidad del abordaje de cualquier excursión indígena en cualquier punto de la misma (asimismo la posibilidad cierta de realizar pequeños intercambios), como también la eventualidad cierta de experimentar en este tránsito considerables pérdidas. (Sovarzo, 2014).

Entre las que podían contarse “roturas diversas de las carretas, muerte de los animales, vadeo de arroyos y ríos dependiendo de su crecida por lluvias y deshielos, incursiones indígenas, enfermedades varias y hasta la pelea entre los propios fleteros y su personal representaban obstáculos habituales que debían sobrellevar comerciantes y transportistas en el camino” (Sovarzo, 2014); las narraciones de los exploradores coloniales Tadeo Haenke (1943) y Samuel Haigh (1988) abundan en las peripecias de los viajeros por el Virreinato del Río de la Plata y bosquejan a la perfección el paisaje silvestre del Corredor Bioceánico Central.

En este entorno, la Ciudad de Mendoza se posicionaba como el puerto seco predilecto por los viajeros. En palabras de Lacoste

Los arrieros atravesaban la cordillera más alta del mundo fuera de Asia, vadeaban ríos, surcaban desoladas pampas y hondas quebradas, llegaban a Mendoza agotados, exhaustos, lo mismo que sus animales. La capital cuyana debía, entonces, desplegar una amplia red de servicios, lo cual incluía pulperías, almacenes, posadas, tabernas, pasturas para mulas y bueyes, carpinteros para construir y reparar carretas, herreros para poner herraduras al ganado y las mulas, entre otras actividades (Lacoste, 2008).

La institucionalización del país, en la segunda mitad del siglo XIX, y su inserción en la división internacional del trabajo como nación agroexportadora, constituyeron factores desestabilizadores para las economías regionales del interior del país. La opción de estas economías era, la reconversión para adaptarse a los nuevos regímenes de demanda de los centros nacionales o la inmersión en la decadencia de una actividad productiva adscrita a una etapa de desarrollo pre-capitalista.

Este contexto nacional encuentra a Mendoza como un eslabón del circuito ganadero que unía las haciendas del este del país con los mercados consumidores, principalmente chilenos, merced a la red logística que hemos descripto y el papel central de interfaz entre el Océano Pacífico, el Atlántico y las Misiones Jesuitas del Norte. La función de la provincia en el circuito ganadero era el engorde de los animales en los alfalfares extendidos a lo largo de los oasis y valles cordilleranos. Así los propietarios de estos predios eran los agentes protagónicos de la economía mendocina, mientras que la actividad vitivinícola ocupaba un lugar marginal, orientada básicamente al abastecimiento del mercado de la región.

El triunfo del ejército de Mitre en 1861 sobre el Ejército de la Confederación Argentina, significó la definitiva organización nacional bajo las reglas de juego de los liberales portuarios. Ellos trasladaron al interior del país la influencia de los intereses económicos ingleses, que en gran medida perjudica el desarrollo de su artesanía, manufactura y, algunos casos, su insipiente industria.

No obstante, el caso mendocino fue una de las pocas excepciones del interior que eludió las reglas de juego nacionales. Esta provincia debió transformar su economía y su estructura social, articuladas hasta entonces en torno al puerto seco y el polo ganadero, actividades que quedó constreñida por el fenómeno del ferrocarril, que produce una desorganización creativa. Por un lado, alteró el statu quo social, que cincuenta años después de las guerras de la independencia, conservaba rasgos similares a la sociedad colonial, mientras que, por otro modificó sustancialmente la ocupación del espacio productivo provincial. “El ferrocarril ha sido el gestor de la conformación y la organización del territorio argentino. Unió ciudades y creó otras a su paso, algunas de las cuales se han desarrollado en sus funciones y actividades al ritmo del ferrocarril” (Roccatagliata, p. 575).

El arribo del FFCC junto con otros factores sociales y ambientales tales como: condiciones ecológicas propicias para el cultivo de vid y frutales, abundante disponibilidad de agua, aunque sin una suficiente infraestructura física para su aprovechamiento y el arribo de fuerza de trabajo europea, con conocimientos técnicos y organizativos propicios para la reconversión del circuito local; fueron determinantes en la reconversión productiva de la Provincia de Mendoza. Además, los inmigrantes de ultramar traían hábitos de consumo que fortalecían estos cambios. En palabras de Jorge Balan:

(...) Las burguesías del vino y el azúcar, los grandes propietarios de bodegas y viñas, ingenios y plantaciones de caña, surgían de las clases dominantes que llamamos a menudo oligarquías, es decir, clases propietarias de intereses locales diversificados que monopolizaban el poder político en las provincias. Cuando me refiero a las oligarquías provinciales añadí una dimensión política que está ausente del concepto de burguesía; las oligarquías eran dichas clases que, por su control sobre la política provincial, participaban de la nacional dentro de los arreglos de notables. Estas cristalizaban en agrupaciones políticas poco formales, como la llamada Liga de Gobernadores, que opero desde la década de 1870 y con la que conto el roquismo en el poder; en el Congreso, donde los representantes provinciales convalidaban la política del gobierno central como la junta del partido de la “situación” y los arreglos trasuntaban en redes de relaciones informales de carácter multifuncional (político, económico y social) que unían a miembros de las oligarquías provinciales. (Balán, 1978: 66).

Otro factor habilitante de la nueva orientación productiva de la economía provincial fue la especialización en una esfera agroindustrial no competitiva con la economía central del momento, representada por Inglaterra. Previsiblemente, otras hubiesen sido las chances de desarrollo de Mendoza si la potencia hegemónica fueran Francia, España o Italia que tenían un desarrollo vitivinícola superior al expuesto por Inglaterra.

Desde el punto de vista de la estructura social, una parte de la elite dominante en el modelo ganadero de la segunda mitad del siglo XIX advirtió la fragilidad de su supremacía en el nuevo contexto nacional. Por ello, algunos agentes fueron transformando lentamente su actividad hacia un nuevo modelo centrado en la vitivinicultura que con el tiempo se transformaría en hegemónico. En tanto que actividad predominante, pero también en el sentido gramsciano de idoneidad para aglutinar al conjunto de la sociedad o, usando palabras de Bourdieu, capacidad para universalizar intereses parciales mediante la apropiación de los aparatos del Estado. La contraparte necesaria fue la desportuarización de la provincia, independientemente de seguir ocupando el lugar de nodo logístico estratégico en el marco del Corredor Bioceánico Central.



## Creación de una zona primaria aduanera

En la actualidad, en el Corredor Bioceánico Central se suman y complementan redes camineras, sistemas ferroviarios y ríos navegables. El paso cordillerano Cristo Redentor, encuentro del sistema de la Ruta Argentina N° 7 y de la Chilena N° 60, es la histórica, actual y operable vinculación de un gigantesco espacio económico cuyo hinterland comprende el sur de Brasil, pasando por Paraguay, Uruguay y todo el noreste argentino hasta, lógicamente, las economías regionales de Cuyo. Mientras que su *foreland* incluye Centro y Norte de América, Oceanía, Asia, África y Europa, tal como lo comunicaba el gobierno provincial en 1986 con la inauguración de las obras de la Zona Primaria Aduanera (Figura 2).



Figura 2. Anuncio publicitario en Diario Mendoza. Fuente: *Diario Mendoza* 29/09/1986, p. 7.

El Código Aduanero argentino, sancionado por ley N° 22.415/81 cuenta en su articulado varias referencias a lo que es una “Zona Primaria Aduanera” espacios físicos definidos que, en áreas mediterráneas, se toma como sinónimo de “puerto seco”.

En el artículo 5 dice que la “Zona primaria aduanera es aquella parte del territorio aduanero habilitada para la ejecución de operaciones aduaneras o afectada al control de las mismas, en la que rigen normas especiales para la circulación de personas y el movimiento y disposición de la mercadería”. Agregando que “La zona primaria aduanera comprende, en particular: a) los locales, instalaciones, depósitos, plazoletas y demás lugares en donde se realizaren operaciones aduaneras o se ejerciere el control aduanero; b) los puertos, muelles, atracaderos, aeropuertos y pasos fronterizos; c) los espejos de agua de las radas y puertos adyacentes a los espacios enumerados en los incisos a) y b) de este artículo; d) los demás lugares que cumplieren una función similar a la de los mencionados en los incisos a), b) y c) de este artículo, que determinare la reglamentación; e) los espacios aéreos correspondientes a los lugares mencionados en los incisos precedentes”.

Desde el punto de vista de la economía regional, y los intereses de la burguesía agroindustrial local, el puerto seco es un auténtico instrumento de política económica, que a través de la promoción de las exportaciones dota de mayor movilidad a la estructura económica, que a mediados de la década del ochenta estaba atada a la comercialización en el mercado interno. La posibilidad de hacer aduana en las proximidades de la zona de producción abarata costos logísticos e incrementa la transparencia de la operativa exportadora.

El antecedente más remoto de la Zona Primaria Aduanera (Puerto Seco) Mendoza se encuentra en 1967, cuando a través de la ordenanza 11343 de la Administración Nacional de Aduanas, la Provincia de Mendoza es declarada “puerto seco”, estatus normativo habilitado por el fenómeno que significó, como paradigma tecnológico para la logística internacional, la containerización del transporte de carga. Desde la publicación de esta ordenanza, hasta 1972 el “puerto seco” mendocino no logró consolidarse por discrepancias entre la Administración Nacional de Aduanas y el gobierno provincial, hasta que a fines de ese año fue inaugurado en el mercado de concentración de Godoy Cruz, en las inmediaciones de la mancha metropolitana del Gran Mendoza. Pero a partir de 1974 la actividad del puerto seco se contrae completamente, debido principalmente a la falta de personal aduanero y a la imposibilidad de reunir a todos destacamentos y organismos en un solo lugar.

En 1983 el gobierno democrático de la provincia impulsó nuevamente la idea de puerto seco Mendoza, a través del Ministerio de Economía, terminando este proceso con el convenio y decreto de concesión otorgado a la Bolsa de Comercio de Mendoza el 4 de junio de 1985. Las instalaciones fueron inauguradas el 29 de setiembre de 1986 en el distrito godoycruceño de Las Tortugas.

La zona primaria aduanera se situó en la calle Independencia colindante con el Mercado de Concentración frutihortícola regional, al norte se encuentra el Carril Rodríguez Peña, núcleo industrial por antonomasia de Mendoza, y el Metrotranvía de Mendoza, sistema de transporte público para el Gran Mendoza, montado sobre la traza del antiguo corredor ferroviario correspondiente al Ferrocarril General San Martín (trocha ancha). Al sur el Carril Sarmiento. Al este, la Ruta Nacional N° 7, que comunica Mendoza con Buenos Aires (Corredor Bioceánico Central); y los antiguos ramales del Ferrocarril General Belgrano también conocido como el Ferrocarril Trasadino (este ramal comunicaba con el Océano Pacífico recorriendo todo el Valle del río Mendoza), hoy se encuentra en completo estado de abandono. Finalmente, al oeste la calle Independencia y a pocos metros la ruta nacional 40, que vincula a todo el sur provincial (Figura 3).





Figura 3. Localización de la Zona Primaria Aduanera Fuente: *Elaboración Propia*.

Según declaraciones del asesor gerente de la Bolsa de Comercio, William Vilchez recuperadas de periódicos de la época:

En el puerto seco se concentrarán los servicios de la Administración General de Aduanas, la Secretaría de Transportes, la Junta Nacional de Carnes, Sanidad Vegetal y otras reparticiones. La atención sistematizada y exclusivamente dedicada a la atención de cargas desde o hacia el exterior, permitirá reducir el tiempo necesario para la tramitación de días a sólo horas. El abaratamiento de costos es evidente, si se tiene en cuenta que mantener detenido un camión equivale a unos 100 dólares diarios. (24-7-1985 Puerto seco, una pauta de cambio económico en Mendoza - p6 - Diario Los Andes)

Esta observación advierte un gran potencial del conjunto de servicios prestados a las actividades de exportación e importación de mercancías, así como de los efectos territoriales y sociales de los mismos. No obstante, para ello, el Estado local debe atender las estrategias diseñadas por el sector, separándose del rol de representación casi exclusiva de los intereses agroindustriales.

Sólo así, las tres zonas primarias aduaneras con que actualmente cuenta la provincia (Puerto Seco IDITS, Puerto Terrestre Mendoza y Puerto Mediterráneo PASIP), la Cámara de Comercio Exterior de Cuyo, despachantes de aduana, transportistas terrestres y marítimos con incidencia en la provincia, carreras técnicas y universitarias, podrían encarnar una opción significativa en la diversificación de la matriz productiva regional.

Tal como recomienda la Comisión Económica para América Latina (2009), es fundamental la “participación del sector público en la operación de servicios de infraestructura eficientes, mediante una adecuada regulación del sector y como ente articulador de los procesos de facilitación del transporte y comercio”. Las principales áreas de intervención pública consisten en una visión de largo plazo sobre: 1) la integración político económica, 2) el diseño de un plan maestro de infraestructura, 3) la regulación territorial y de mercado y, finalmente, 4) el liderazgo local y el ordenamiento territorial.

Resolver los problemas logísticos en una provincia de frontera como Mendoza, que adicionalmente cuenta con el desafío de atravesar una de los macizos cordilleranos más altos del mundo, es de primerísima necesidad, relativizando el impacto de los costos de las obras de infraestructura requeridos para una plataforma logística funcional, y destacando el rol del Estado provincial y nacional en la planificación y coordinación de las diferencias sectoriales que pudiesen surgir.

## El puerto seco entre lo local y lo global

Se ha dicho anteriormente que la dinámica del Puerto Seco Mendoza está subordinada a los procesos de acumulación del capital que se plasman en las formaciones sociales nacionales; pero los factores de poder locales también tienen gran eficacia explicativa.

En la demostración de esta afirmación se descubrirán las razones de la postergación de casi dos décadas para el normal funcionamiento de la zona primaria aduanera, entre su creación administrativa en 1967 y su efectiva implementación en 1985. En el medio las secuelas económicas de la dictadura militar entre 1976 y 1983 y el paso de un patrón de acumulación por sustitución de importaciones a otro en el que primó la valorización financiera, son claves para entender la reportuarización de Mendoza.

En este contexto, la fracción financiera del capital, amparada por un clima internacional propicio para la especulación, logró situarse y consolidarse como el sector dominante del bloque económico hegemónico. Merced a ello, dispuso la fuerza del aparato estatal en dirección a la destrucción sistemática y brutal de todas las organizaciones de resistencia popular y a la creación de un marco institucional para la instauración y normalización de lo que luego iba a consolidarse como un nuevo régimen de acumulación.

La bibliografía que apunta esta tesis es abundante y sostiene que en el período de estudio se consolidó un nuevo patrón de acumulación que tenía como eje de valorización económica la especulación rentística financiera, en detrimento del patrón industrialista anterior. Así el área económica de FLACSO (Azpiazu, Basuldo, Arceo, Nochteff, Kulfas, Shorr, Wainer, Barrera), los trabajos del Centro de Estudios e Investigaciones Laborales del CONICET (principalmente los de Julio Neffa) y los del Instituto de Estudios Fiscales y Económicos, entre los más importantes, brindan sobradas evidencias sobre el argumento que aquí se sostiene.

La bisagra que significó la última dictadura militar para la estructura económica del país no fue ajena para la historia económica mendocina, donde también se conformó y consolidó un nuevo bloque hegemónico en la estructura agroindustrial regional, a punto tal que permite considerar la inauguración de una nueva fase de desarrollo económico local.

Hasta 1980, al interior de la vitivinicultura mendocina, primaba la mayor retención de los excedentes en el eslabón primario de la cadena productiva, con empresas públicas formadoras de precios que orientaban la renta de las cadenas en los lugares de origen, propiciando el desarrollo socio-productivo local y orientando la producción casi exclusivamente al mercado interno.

Recién con la crisis estructural de la vitivinicultura, puesta en evidencia en el año 1980, Mendoza comienza a sentir los efectos de la contracción económica que en el país golpeaba desde 1975 (Rodrigazo). Entonces, es en el régimen monetario local donde está la clave para interpretar el desfase entre la crisis en el régimen de demanda y el régimen de productividad. La inyección de moneda en el circuito local por parte de un

grupo financiero local (Greco), importante banca privada del país y tercero después del Banco Nación y el Banco de la Provincia de Buenos Aires, generó una burbuja especulativa en la industria del vino que disimuló durante cuatro años las diferencias entre producción y demanda. Pero, hacia 1980 los excedentes vínicos y la contracción del consumo interno de vino doblegaron al circuito productivo mendocino a la nueva realidad nacional.

Para mitigar el contexto de restricción monetaria, el gobierno de la provincia se valió de un paquete de herramientas de políticas económicas tales como: el uso de los bancos provinciales (Banco de Previsión Social y Banco de Mendoza) para canalizar el ahorro de los mendocinos al impulso de los eslabones más débiles del circuito productivo, reteniendo en el espacio local los excedentes financieros; la ley de envasado en origen, garantizando la totalidad de la cadena de valor en el territorio mendocino (cuando antes se fraccionaba en los grandes centros de consumo) y disponer la exportación como alternativa comercial razonable a la marcada baja del consumo de vino en el mercado nacional, lo que renovaba el entusiasmo por contar con una zona primaria aduanera funcional.

## Conclusión

El concepto gramsciano de hegemonía, le otorga preeminencia a la “dirección cultural e ideológica” de los grupos sociales subordinados. La hegemonía se realiza cuando los intereses corporativos, rompen sus límites sectoriales y devienen en intereses del conjunto de la sociedad. En términos marxistas clásicos, podría decirse que es el paso de los intereses estructurales a la normalización en la superestructura, conformando un marco jurídico-político que se presenta al resto de la sociedad como universalmente legitimado. En palabras de Althusser, “el Estado es la máquina que opera la transformación de la fuerza en poder, de la fuerza en leyes, es decir, las relaciones de fuerza de la lucha de clases en relaciones jurídicas, derecho, leyes, normas”.

Si se traslada el concepto de hegemonía a un espacio subnacional como Mendoza, se observan ciertos acomodamientos de los agentes protagónicos, pero las mismas efectividades conducentes. No son las clases sociales como tales quienes protagonizan el proceso de dominación simbólica, sino ciertas fracciones de clase, definidas por su inserción en el circuito productivo regional, las que logran irradiar su interés al conjunto de la sociedad.

Esta breve consideración del concepto de hegemonía y sus alcances regionales tienen gran eficacia explicativa para el caso de la convivencia de actividades económicas locales, productivas y de servicios, como son la agroindustrial, la siderúrgica, la hidrocarburífera y la logística, entre los más significativos. Donde las actividades agroindustriales gozan del pleno dominio de los recursos naturales y las fuerzas colectivas circunscriptas en los límites del territorio provincial.

Una reconstrucción breve de la génesis histórica del dominio de la fracción agroindustrial requiere un repaso por la configuración espacial de la Argentina, que desde la época de la colonia se fundó como centros de dominación y administración. Luego se convirtió en centro comercial, sede de una burocracia administrativa de los servicios y actividades terciarias, que se desarrolló al amparo de las actividades de comercio exterior, ofreciendo sus puertos para la salida de los bienes exportables.

La inserción de Argentina en la división internacional del trabajo como economía agroexportadora, hacia fines del siglo XIX, vino acompañada de la atlantización del

comercio exterior; y de allí la necesidad de la Provincia de Mendoza de redefinir el rol económico que había desempeñado en la época colonial, como interfaz obligada en el dinámico comercio bioceánico. Allí se definió la actividad agroindustrial regional como la salida más consistente.

La actividad agroindustrial en la Provincia de Mendoza se asentó sobre base no proclamadas, sino más bien ocultas con un manto ficticio, pero necesario para la construcción de la hegemonía regional. Los cimientos reales del modelo agroindustrial regional fueron: económicamente el declive de la economía colonial con su red completa de servicios a la logística de la época (tanto para los viajeros, los rodados de enganche y los animales de tiro). Demográficamente el exterminio de los pueblos originarios, Huarpes al norte; Puelches y Pehuenches al sur, lo que fue presentado como “la conquista del desierto”. También el sometimiento y semi-esclavitud de los sobrevivientes en los trabajos forzados de nivelación de terrenos para la escorrentía administrada de las aguas de deshielo, lo que derivó en “la creación de los oasis irrigados”.

En cuanto a los impactos ambientales, la desertificación del sistema lagunero desde las Lomas de Chachingo (Maipú) hasta Guanacache (Lavalle) se bautizó con la complaciente designación del “dominio del agua”, todo ellos con el protagonismo cuasi épico del “labriego tesonero”, generalmente inmigrante que venía a “hacerse la América” y terminó materializando una auténtica hegemonía regional en torno a la producción de vino que no es excesivo denominar como “enocrática”.

La enocracia es la cristalización de la hegemonía de una burguesía regional que dispone de los recursos naturales y las fuerzas productivas en beneficio propio, arrogándose la representación del interés general mediante la captura de los poderes públicos. A través de este mecanismo, la enocracia decide el estado de excepción en la Provincia de Mendoza y la subordinación del resto de las actividades productivas y de servicio a su conveniencia.

Así, la fertilidad de los oasis irrigados parece ser el único bien común de Mendoza competente para solucionar los derechos ciudadanos de casi dos millones de habitantes. Mientras tanto, permanecen ociosos cuantiosos bienes valorizables. El caso de una cadena siderúrgica integral es paradigmático, pero la potencialidad de su rol estratégico en el Corredor Bioceánico Central no es menos importante.

La evidencia empírica presentada en este trabajo deja en evidencia que, sólo luego de una crisis estructural del patrón de acumulación en la Argentina y los efectos adversos sobre el circuito productivo regional, pudo consolidarse una actividad alternativa a la agroindustrial como es la logística. Y esta consolidación no vino dada por el impulso de los agentes logísticos locales, sino más bien porque la salida exportadora era una de las pocas alternativas que la agroindustria vislumbró como estrategia de conservación.

## Bibliografía

- » Balán, J. (1978). Una Cuestión regional en la Argentina: Burguesías provinciales y el mercado nacional en el desarrollo agroexportador. *Desarrollo Económico*, Vol. 18, No. 69 (Apr. - Jun, 1978), pp. 49-87.
- » Basualdo, E. (2006). La reconstrucción de la economía argentina durante las últimas décadas: de la sustitución de importaciones a la valorización financiera. En: Basualdo, E. y Arceo, E. (comps) *Neoliberalismo y sectores dominantes*. Buenos Aires: CLACSO.
- » Basualdo, E. y Kulfas, M. (2000). Fuga de capitales y endeudamiento externo en la Argentina. *Revista Realidad Económica*, N° 173.
- » Calcagno, A. E. y Calcagno, E. (2001). Un gran país devenido un casino. *Le monde diplomatique* N° 21, marzo.
- » CEPAL (2009). Plataformas logísticas: elementos conceptuales y rol del sector público. Edición N° 274, *Boletín FAL* - Número 6.
- » Coriat, B. y Weinstein, O. (2005). La construction sociale des marchés. *La Lettre de la Régulation* N°53, septiembre.
- » De Marco, M. y otros (2018). Las humanidades digitales aplicadas al estudio comparado del impacto urbano y regional de la modernización tecnológica de los puertos de ultramar de Francia y Argentina. Proyecto presentado al Programas de Cooperación Bilateral del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva Dirección Nacional de Cooperación e Integración Institucional.
- » Franco, M. A. y otros (2002). *Fases y momento actual de la estructura social en Argentina*. Secretaría de Ciencia y Técnica, Universidad Nacional de Cuyo. Inédito.
- » Haenke, T. (1943). *Viaje por el Virreinato del Río de la Plata*. Buenos Aires: Editorial Eméce.
- » Haigh, S. (1988). *Bosquejos de Buenos Aires, Chile y Perú*. Biblioteca Argentina de Historia y política. Colección dirigida por Pablo Costantini, Buenos Aires: Hyspamérica.
- » Jofré, J. L. (2011). *Efectos de las innovaciones productivas en la agricultura sobre la materialidad institucional del régimen hídrico. El caso mendocino entre 1976-2010*. Buenos Aires, FLACSO, inédito.
- » Lacoste, P. (2008). El arriero y el transporte terrestre En el Cono Sur (Mendoza, 1780-1800). *Revista de Indias*, vol. LXVIII, núm. 244. Págs. 35-68.
- » Martín, J. F. (1992). *Estado y Empresas: relaciones inestables. Políticas estatales y con-formación de una burguesía industrial regional*. Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo.
- » Martinis, N. y Hernández, J. (2007). Particularidades de las cuencas hidrogeológicas de la Provincia de Mendoza. *Jornadas de Investigación en Recursos Hídricos*, U. N. Cuyo-INA, Mendoza.
- » Montes de Oca, A. (1996). El caso Greco. *Revista Todo es Historia*, N° 348, año 1996.



- » Nochteff, H. y Pesce, J. (2002). *Defensa de la competencia*. Texto para discusión. Inédito.
- » Rapoport, M. (2000). *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)*. Buenos Aires: Ediciones Macchi.
- » Roccatagliata, J. (1995). La reconversión del sistema ferroviario. Algunas consideraciones sobre sus implicancias territoriales. *Boletín de Estudios Geográficos* Vol. XXV N° 89. Tomo III.
- » Rofman, A. (1988). *Desigualdades regionales en la Argentina: su evolución desde 1970*. Buenos Aires: CEUR.
- » Sbattella, J. A. (2008). *Defensa de la Competencia en Argentina II. Situación actual y perspectivas*. Inédito.
- » Seisedos, S. (2009). El ferrocarril transandino. *ARQ*, núm. 71, 2009, pp. 50-57.
- » Sovarzo, J. (2014). La garganta del comercio interoceánico. Río de la Plata, Mendoza y Santiago de Chile y sus relaciones comerciales a fines del siglo XVIII. *XXIV Jornadas de Historia Económica de la Asociación Argentina de Historia Económica*, Universidad Nacional de Rosario.

### **José Luis Jofré / jofrejoseluis7@gmail.com**

Doctor en Ciencias Sociales por FLACSO. Instituto Multidisciplinario de Estudios Sociales Contemporáneos. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo. Argentina.

### **Martín Alejandro Ferreyra / martinmferreyra76@gmail.com**

Doctor en Ciencias Sociales por FLACSO. Instituto Multidisciplinario de Estudios Sociales Contemporáneos. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo. Argentina.