

### Resumen

En el siguiente trabajo se problematiza el supuesto de que al estar la región mesopotámica caracterizada por su insularidad, las exportaciones disminuyeron a fines de la década de los 60, de la mano de la corriente del desarrollismo económico argentino, la cual impulsó la construcción de caminos y puentes que sustituyeron el uso de los puertos.

Nuestro análisis no se acota a saber si el aumento o la caída de las exportaciones a través de los puertos fueron causadas por la construcción de puentes y rutas carreteras. Si no que además nos va a permitir medir y evaluar el tráfico portuario, señalando cuáles eran las mercancías que salieron de estos muelles, en qué productos se especializaban estos territorios, y de alguna manera interpretar las actividades productivas de los hinterland de cada uno de ellos.

Para ello procesamos la información contenida en los libros del Anuario de Comercio Exterior de la Argentina. En particular, profundizamos en los valores y mercancías que salieron por los puertos de la provincia de Corrientes durante el periodo 1958- 1973.

**Palabras claves:** puertos; exportaciones; recaudación.

---

<sup>1</sup> Licenciada en Economía, egresada de la Universidad Nacional de Entre Ríos, Becaria doctoral de CONICET, lugar de trabajo INES.

## Abstract

*In the following paper, the assumption is problematized that since the region is characterized by its insularity, exports decreased at the end of the 1960s, hand in hand with the current of Argentine economic developmentalism, which promoted the construction of roads and bridges that replaced the use of ports.*

*Our analysis is not only limited to knowing if the increase or fall in exports through the ports was caused by the construction of bridges and highways. If not, it will also allow us to measure and evaluate port traffic, pointing out what were the merchandise that left these docks, what products these territories specialized in, and somehow interpret the productive activities of the hinterlands of each one of them.*

*For this we process the information contained in the books of the Foreign Trade Yearbook of Argentina. In particular, we delve into the values and merchandise that left through the ports of the province of Corrientes during the period 1958-1973.*

**Keys words:** *ports; exports; takings.*

## Introducción

Este trabajo es la continuación de un estudio realizado en mi carrera de grado, en principio en el marco de un PID<sup>2</sup>, y luego, como tesis de la carrera de Lic. en Economía sobre la actividad portuaria de la Mesopotamia argentina. Como en trabajos anteriores ya se ha abordado a la provincia de Entre Ríos, ahora nos compete dar continuación con la provincia de Corrientes.

La palabra Mesopotamia proviene del griego "mesos" que significa en medio, y "potamos", que se traduce como dos ríos. Esta región en la Argentina se caracteriza por encontrarse rodeada por dos ríos: el Paraná y el Uruguay. La Mesopotamia argentina se encuentra integrada por la provincia de Entre Ríos al sur (la cual limita con Buenos Aires al sur, la República Oriental del Uruguay al este, con la provincia de Santa Fe al oeste, y la provincia de Corrientes al norte), Corrientes en el centro (la cual limita al sur con Entre Ríos, al este con Brasil y Uruguay, al oeste con Chaco, y Santa Fe, al noroeste con Paraguay y, al norte con la provincia de Misiones), y finalmente Misiones (limitando en el norte y al este con Brasil, al oeste con Paraguay, y una pequeña porción de su territorio al sur es limítrofe con la provincia de Corrientes.).

A su vez estas tres provincias ubicadas al noreste del país, poseen un clima cálido y tropical, principalmente en Misiones, provincia ubicada más al norte de la región mesopotámica. Los niveles de temperatura y humedad descienden en pequeñas cantidades a medida que nos acercamos al sur, con ciertas

---

<sup>2</sup> PID denominado "Las Políticas públicas y el transporte hidroviario en las terminales portuarias entrerrianas desde 1947 al presente", dirigido por José Mateo, en la Facultad de Ciencias Económicas de la UNER.

caracterizaciones que se siguen conservando en una u otra provincia, siendo estas de clima subtropical (López & otros, 2018).

Con un total de superficie del 88.199 km<sup>2</sup>, Corrientes se ubica en primer lugar en cuanto a extensión. Sin embargo, es una de las provincias con mayor complejidad edáfica (sobre el suelo y la vida de las plantas) por la gran heterogeneidad de suelos que presenta. Por esto, casi el 60 % de su superficie está sometida a excesos hídricos, lo que impacta de forma directa y diferencial en la aptitud de sus tierras. Estas condiciones le permiten producir cítricos, tabaco, arroz, yerba mate, té, algodón, así como también desarrollo en la industria forestal, en especial con árboles como el pino y el eucalipto. Además, al igual que Misiones, Corrientes produce algunas frutas tropicales como la pitahaya, el mamón y el maracuyá (Quintero, 2013).

Producto de la insularidad de este territorio, los puertos han ocupado un rol central en la comunicación de la población y los intercambios de mercancías. Sin embargo, los estudios que han analizado este espacio lo integraron a la región del Litoral, diluyendo así particularidades que tienen estas provincias. A principio de siglo XX la región contaba con 42 aduanas portuarias. Estas se repartían de la siguiente manera: dieciséis en Entre Ríos, quince en Corrientes y once en Misiones. Aquellos ubicados en la provincia correntina fueron los siguientes: Alvear, Corrientes, Empedrado, Esquina, Garruchos, Goya, Itá-Ibaté, Itatí, Ituzaingó, La Cruz, Monte Caseros, Paso de la Patria, Paso de los Libres, Santo Tomé (Paso Hormiguero), y Yapeyú. Aun así en el periodo que tenemos en cuenta solo cinco estuvieron activas (Goya, Monte Caseros, Paso de los Libres, Santo Tomé y Corrientes).

El transporte fluvial convivió desde mediados del siglo XIX con el ferrocarril, éste conectaba el interior con los puertos. A principios del siglo XX, los puertos de Posadas, Corrientes, Goya, Paraná, Diamante, Concepción del Uruguay y Puerto Ruiz tuvieron terminales ferroviarias (Ortega, 2005). En 1908 se concluyó el primer viaje en ferry de carga a través del río, conectando Ibicuy-Zárate y la segunda línea, inaugurada en 1913, que conectaba Posadas con Pacú Cuá en Paraguay. El funcionamiento consistía en que los barcos debían acercarse hasta quedar encastrados en un muelle de madera, se juntaban los rieles y los trenes debían subir y bajar en ese atracadero. Con la expansión del transporte vial, en 1929 se inauguró el sistema de balsas para el transporte de vehículos realizando el trayecto Paraná- Santa Fe, complementando las modalidades de transporte. Este sistema de conexión, logró absorber la demanda de transporte para el cruce del río, siendo ampliado a otros, en 1935 se inauguró el servicio Victoria- Rosario y en 1937 Zarate y Constanza. El incremento del movimiento de vehículos, fue un factor clave para la expansión de conexiones permanentes, las cuales se comenzarán a construir en la década de 1960 (Camarda, 2018). El ferrocarril y los puertos tuvieron una vinculación complementaria, ya que estos no limitaban su actividad hasta arribar hacia el puerto. Caso contrario ocurre transporte vial, que en vez de complementarse, compite con este.

En este sentido, hasta la inauguración del túnel subfluvial en 1969, la provincia de Entre Ríos no contó con ningún tipo de conexión material con las demás provincias limítrofes salvo con Corrientes (Mateo, 2018).

Si bien, Corrientes ya contaba con una conexión material a través del puente que unía las ciudades de Pasos de los Libres con Uruguayana (Brasil), inaugurado en 1947. Aún así no fue hasta el año 1973 que esta provincia inauguró su segunda conexión material, a través del puente Belgrano, que une las ciudades de Corrientes y Resistencia (Chaco).

De esta manera nos interesa dicha región no solo por conformar la Mesopotamia, sino también para aportar estudios sobre el desarrollo de la misma, cuyas investigaciones son escasas. Otros de los puntos de interés en cuanto al recorte temporal es que en ese periodo se comenzaron a tomar fuertes políticas pública a nivel nacional, durante la presidencia de Arturo Frondizi, de la mano de las nuevas corrientes desarrollistas con autores como Raúl Prebisch y Rogelio Frigerio (Aused, 2019)

Por lo tanto, el siguiente artículo presenta el estudio del comportamiento de las exportaciones en la provincia de Corrientes, así como el tipo de producto y las cantidades exportadas, que nos permitirá establecer el impacto en la dinámica portuaria, la expansión de los otros medios de transporte y la construcción de conexiones físicas.

## **Metodología**

El siguiente estudio posee un diseño de investigación de tipo no experimental, de carácter longitudinal de tendencia, con una metodología de enfoque mixto. Longitudinal porque se busca realizar inferencias acerca de la evolución del problema de investigación, sus causas y sus efectos, a través de los datos recabados (Sampieri, 2014). De tendencia es porque se busca analizar los cambios en el paso del tiempo en nuestra variable que son las recaudaciones obtenidas por las exportaciones en los puertos de la Mesopotamia argentina, y determinar si aquellas fueron influenciadas o no por la construcción de caminos y rutas. A su vez se intenta dar un análisis descriptivo, por medio de gráficos y cuadros estadísticos que nos indican el valor recaudado de distintas mercancías salidas por estos puertos.

Si bien la investigación propuesta se realizará a partir de información tanto cuantitativa como cualitativa, esta investigación está principalmente basada en extraer los datos del Anuario de Comercio Exterior de la Argentina, información orientada al periodo y al área geográfica, y procesar y analizar esta fuente para obtener datos de cuánto y qué se exportó en ese periodo (1958-1973).

Por su parte, la información cualitativa nos revelará la taxonomía de agentes sociales, políticos y económicos que intervienen en el ciclo de las políticas públicas (Knoepfel et al., 2007) acerca del transporte en la región y sus diferentes coaliciones (Sabatier, 1988). Para la misma usaremos papers y artículos de divulgación científica para extraer información histórica sobre las conexiones viales de caminos y rutas de estas provincias insulares con las regiones que la limitan.

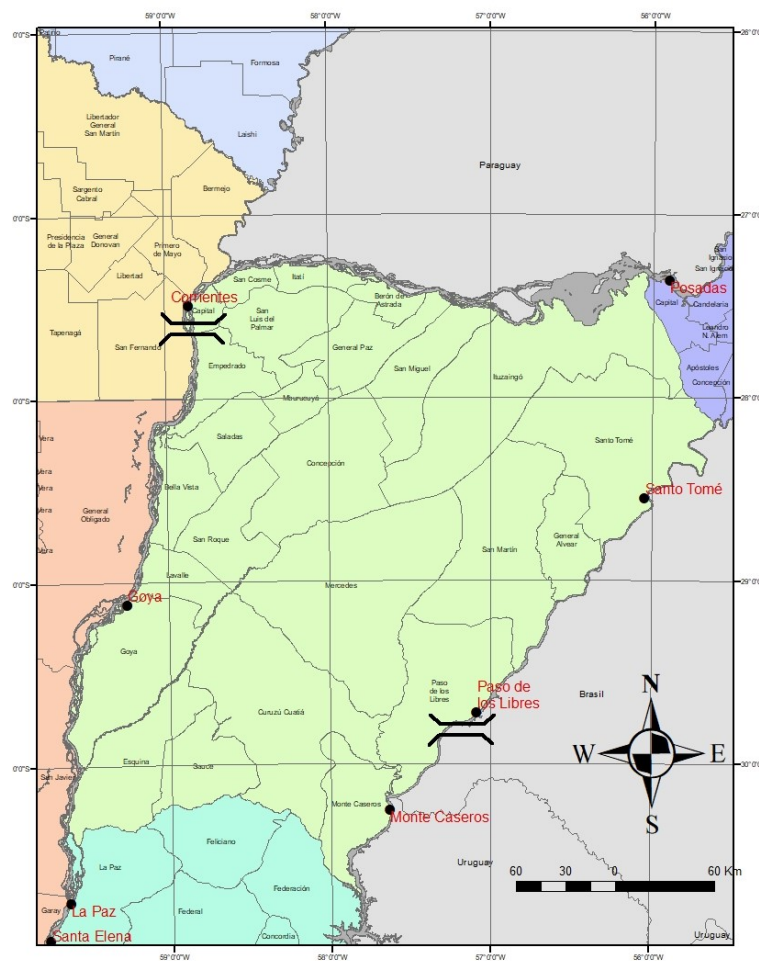
## Desarrollo

### Los puertos, terminales portuarias y conexiones de Corrientes

En el siguiente apartado vamos a hacer una breve descripción de los puertos de la provincia de Corrientes, y de algunas conexiones de puentes que se han construido durante el periodo, que permitieron a esta provincia conectarse de otra forma a través de las regiones aledañas.

Como se dijo anteriormente, Corrientes contó con cinco puertos activos durante el periodo tenido en cuenta, dos sobre el río Paraná, y tres sobre el río Uruguay. Como se puede ver en el mapa I, en la costa del Paraná se encontraban los puertos de Corrientes, al noroeste de la provincia, cuyo límite se topaba con la provincia de Chaco, y el puerto de Goya, localizado al suroeste de la provincia, cuyo límite se topaba con la provincia de Santa Fe. En la costa del Uruguay se encontraba el puerto de Santo Tomé, al noreste, y el puerto de Paso de los Libres unos kilómetros por debajo de este. Ambos puertos hallaban su límite con el país contiguo de Brasil. El tercer puerto que se ubicaba sobre el Uruguay fue el puerto de Monte Caseros, al sureste de la provincia, hallando su límite con el país de Uruguay.

Mapa I. Mapa de Corrientes con sus puertos



Fuente: elaboración propia.

En cuanto a las obras de conexión que se encontraban hasta el momento que enfocamos nuestro análisis, estas eran dos, y se pueden ver de forma compacta en la tabla I. El primero que observamos es el puente internacional Agustín P. Justo - Getulio Vargas, que conecta las localidades Paso de los Libres, de la República Argentina, y Uruguayana, de la República Federativa de Brasil. El mismo se encontró habilitado al público el 12 de octubre de 1945 e inaugurado oficialmente el 21 de mayo de 1947 por los entonces presidentes Juan D. Perón y Eurico Gaspar Dutra. El segundo que encontramos es el puente carretero Manuel Belgrano, que conecta a la ciudad de Corrientes (capital de la provincia) con Resistencia (capital de la provincia de Chaco). Su inauguración se realizó el 10 de mayo de 1973 por el presidente de facto Alejandro Agustín Lanusse, y fue bautizado en honor al abogado y militar argentino. El mismo fue el primer puente argentino en sortear el río Paraná y el segundo nexo de comunicación efectiva entre la Mesopotamia argentina y el país, luego del túnel subfluvial Raúl Uranga Carlos Sylvestre Begnis, inaugurado en 1969.

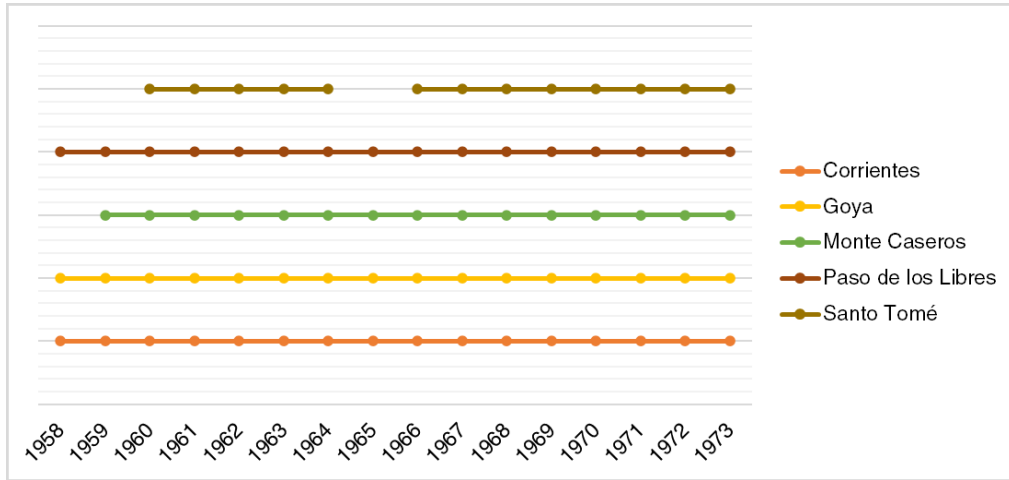
**Tabla I. Obras de conexión de Corrientes (1947-1973)**

<b>Obra</b>	<b>Clase</b>	<b>Inicio</b>	<b>Inaugurado</b>	<b>Tipo</b>
Puente Internacional Agustín P. Justo - Getúlio Vargas	Puente Carretero	1942	1947	Binacional (Argentina-Brasil)
Puente general Manuel Belgrano	Puente Carretero	1968	1973	Nacional (Corrientes-Chaco)

*Fuente: elaboración propia.*

En el gráfico I se puede ver la continuidad en la actividad de los cinco puertos que se encontraban en funcionamiento en el periodo. Vemos que tres de los cinco tuvieron una actividad constante, estos fueron los puertos de Corrientes, Goya y Paso de los Libres; y los otros dos no registraron actividad, Monte Caseros en el año 1958, y Santo Tomé no registró actividad en los años 1964 y 1965.

**Gráfico I. Actividad de los puertos de Corrientes en el período (1958-1973)**

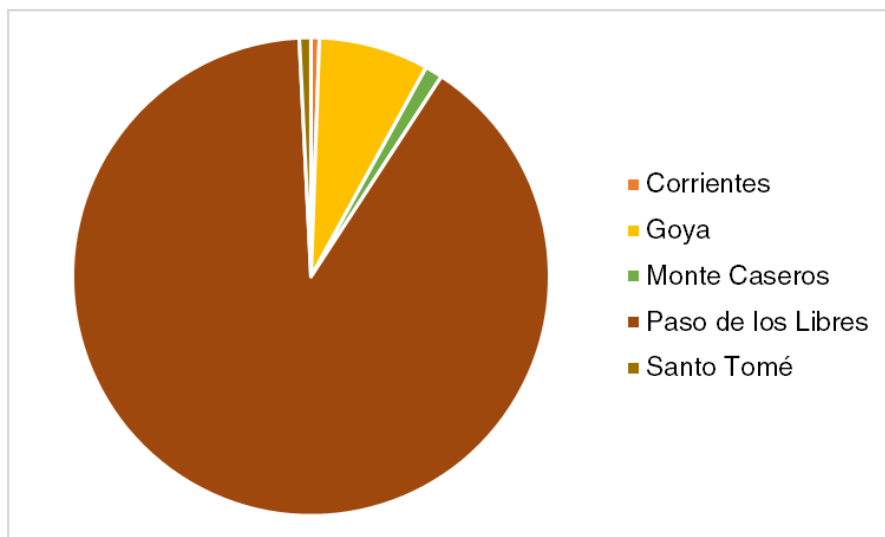


Fuente: elaboración propia en base al Anuarios de Comercio Exterior (1958-1973)

### Las mercancías salidas por los puertos de Corrientes

Un tema de gran interés para nuestro análisis, y para cobrar noción de la importancia de cada uno de los puertos, es saber cuál de los puertos tenía mayor o menor actividad. En el gráfico II se puede vislumbrar ese aspecto, un 90% del total de la recaudación en U\$D del periodo en estudio fue percibido por el puerto de Paso de los Libres. Un 7% de lo recaudado fue proveniente del puerto de Goya, y el 3% restante fue proveniente de los puertos de Monte Caseros, Corrientes y Santo Tomé.

Gráfico II. Participación de cada puerto de Corrientes en valores FOB en U\$D (1958-1973)



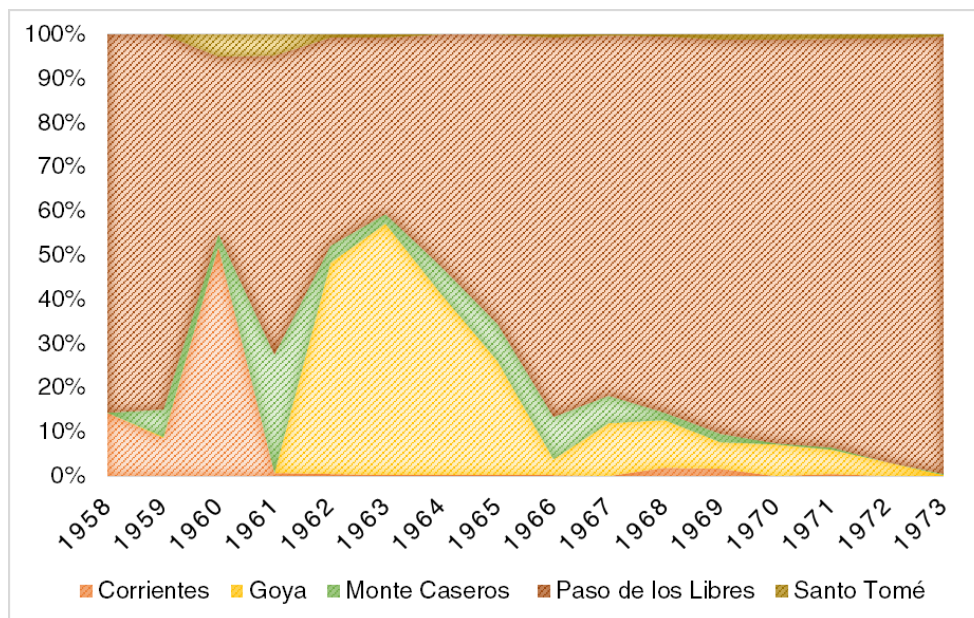
Fuente: elaboración propia en base al Anuarios de Comercio Exterior (1958-1973)

En el gráfico siguiente (III), tal como se desprende del mismo vemos la evolución de las recaudaciones de cada uno de los puertos de la provincia. Otro punto a destacar es que en Corrientes, en todo el periodo el puerto de Pasos de los Libres tuvo preponderancia hegemónica en la actividad exportadora, lo que despierta

un interés particular por el mismo. Salvo los años de 1962-1964 en lo que la hegemonía fue compartida con el puerto de Goya, este predominio fue creciendo, siendo casi total al final del periodo. Lo mismo ocurre con el puerto de Corrientes en los años de 1958 a 1960, para luego disminuir su participación, hasta convertirse en casi nula.

Uno de los puntos por los cuales consideramos que poseía esa magnitud exportadora es principalmente por su ubicación geográficas, dándole una gran importancia estratégica comercial internacional. Pasos de los Libres se ubica a 8km de Uruguayana (Brasil), siendo ambas ciudades separadas tan solo por el río Uruguay, y su localización se encuentra equidistante de Buenos Aires (Capital de Argentina), Montevideo (Capital de Uruguay) y Asunción (Capital de Paraguay).

**Gráfico III. Evolución de los puertos de Corrientes en (valores FOB en U\$D) (1958-1973)**



*Fuente: elaboración propia en base al Anuarios de Comercio Exterior (1958-1973)*

Podemos observar en la tabla II, que en la provincia de Corrientes durante el periodo analizado, la mayor parte de las exportaciones correspondió a productos del reino vegetal, con casi un 47% sobre el total. Podría pensarse que lo segundo sería proveniente del reino animal, pero llama la atención en este caso que en segundo lugar fueron máquinas, aparatos y material eléctrico, siendo de un 18% sobre el total. Le siguen productos de la industria alimenticia (9,6%), animales vivos y productos del reino animal (5,15%), metales comunes y sus manufacturas (5,26%) entre los productos más exportados. La única sección que no aparece con registro es "Armas y municiones", siendo la única la cual no tuvo participación en este periodo.

**Tabla II. Valor FOB en U\$D de las exportaciones de Corrientes según la nomenclatura de Bruselas (1958-1973)**

Contenido sección			% (u\$s)
-------------------	--	--	----------



	Valores FOB (u\$s)	Promedio Anual	
Animales vivos y productos del reino animal	8601470	573431,3	5,15%
Armas y municiones	0	0,0	0,00%
Calzados; sombrerería; paraguas y quitasoles; flores artificiales y manufacturas de cabellos; abanicos	5012	334,1	0,00%
Encomienda	7702	513,5	0,00%
Grasas y aceites (animales y vegetales); productos de su desdoblamiento; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal	1422433	94828,9	0,85%
Instrumentos y aparatos de óptica, de fotografía y de cinematografía, de medida, de comprobación, de precisión; instrumentos y aparatos médico-quirúrgicos; relojería; instrumentos de música; aparatos para el registro y reproducción del sonido o para el registro y reproducción en televisión por procedimiento magnético; de imágenes y sonido	3332344	222156,3	1,99%
Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera; corcho y sus manufacturas; manufacturas de espartería y cestería	599183	39945,5	0,36%
Manufacturas de piedra, yeso, cementos, aislante, mica y materias análogas; productos cerámicos; vidrio y manufacturas de vidrio	3466374	231091,6	2,07%
Máquinas y aparatos; material eléctrico	30406707	2027113,8	18,20%
Material de transporte	831507	55433,8	0,50%
Materias plásticas artificiales, éteres y ésteres de la celulosa, resinas artificiales y manufacturas de estas materias, caucho natural o sintético, caucho facticio y manufacturas de caucho	2575215	171681,0	1,54%
Materias textiles y sus manufacturas	3588823	239254,9	2,15%
Materias utilizadas en la fabricación del papel; papel y sus aplicaciones	685741	45716,1	0,41%
Mercancías y productos varios, no expresados ni comprendidos en otra parte	162148	10809,9	0,10%

Metales comunes y manufacturas de estos metales	8794310	586287,3	5,26%
Perlas finas, piedras preciosas y semipreciosas y similares, metales preciosos, chapados de metales preciosos y manufacturas de estas materias; bisutería de fantasía; monedas	15934	1062,3	0,01%
Pieles, cueros, peletería y manufacturas de estas materias; artículos de guarnicionería, talabartería y viaje; marroquinería y estuchería; tripas manufacturadas	2298926	153261,7	1,38%
Productos de las industrias alimenticias; bebidas; líquidos alcohólicos y vinagre y tabaco	16171806	1078120,4	9,68%
Productos de las industrias químicas y de las industrias conexas	3734240	248949,3	2,24%
Productos del reino vegetal	78493456	5232897,1	46,98%
Productos minerales	1877308	125153,9	1,12%
<b>Total General</b>	<b>167070639</b>	<b>11138042,6</b>	<b>100,00%</b>

*Fuente: elaboración propia en base al Anuarios de Comercio Exterior (1958-1973)*

En la tabla III se desprende dos detalles, primero que la mayor parte de las mercancías exportadas fueron "animales vivos" (43,3%), seguidas por "lácteos, huevo y miel" (36,3%) y "otros productos" (13,4%); por otro lado vemos que el puerto de Goya no tuvo registro en ninguno de estos rubros. De modo que el resto de los cuatro puertos si tuvieron actividad, y el puerto de Pasos de los Libres fue el que más exportó en esta área, con el 95% del total de lo exportado en animales vivos y sus productos.

**Tabla III. Animales vivos y derivados salidos por los puertos de Corrientes (1958-1973)**

Puerto	Animales vivos	Carnes y menudencias comestibles	Pescados y mariscos	Productos lácteos, huevos de aves y miel natural	Otros productos de origen animal	Total
Corrientes	69947	227143	2455	257	18435	318237
Goya	0	0	0	0	0	0
	25783	0	0	0	0	25783

<b>Monte Caseros</b>						
<b>Paso de los Libres</b>	3592910	140444	231979	3123512	1104140	8192985
<b>Santo Tomé</b>	32339	0	0	1454	30672	64465
<b>Total</b>	3720979	367587	234434	3125223	1153247	8601470
<b>%</b>	43,3%	4,3%	2,7%	36,3%	13,4%	100,0%

*Fuente: elaboración propia en base al Anuarios de Comercio Exterior (1958-1973)*

En la tabla IV podemos ver desagregada la sección del reino vegetal salido por los puertos de Corrientes. El primer punto a observar es que el 98% del total de lo exportado se concentró en tres capítulos: "frutas comestibles" (57,6%), "hortalizas y legumbres" (22,7%) y "cereales" (17,7%); del cual el 99% pertenece al puerto de Paso de los Libres, y el resto corresponde a los puertos de Corrientes, Monte Caseros y Santo Tomé (no tomamos en cuenta al puerto de Goya puesto que no tuvo actividad en esta sección). El 2% restante se distribuye entre el resto de los cinco capítulos, y no tomamos en cuenta el capítulo de "Materias para trenzar y tallar y otros productos de origen vegetal no expresados ni comprendidos en otro lugar por esta nomenclatura", ya que no hubo ningún tipo de registro.

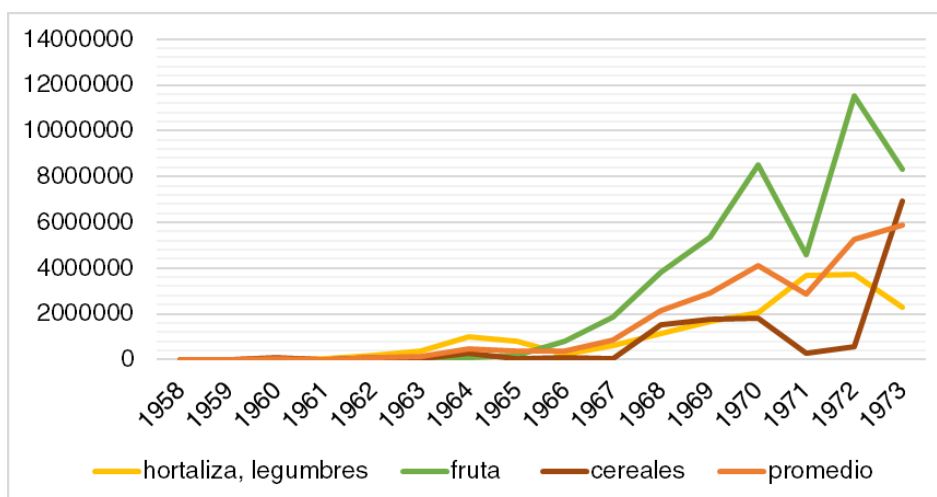
**Tabla IV. Productos del reino vegetal salidos por los puertos de Corrientes (1958-1973)**

<b>Puerto</b>	<b>Plantas vivas</b>	<b>Hortalizas y legumbres</b>	<b>Frutas comestibles</b>	<b>Café y otras infusiones</b>	<b>Cereales</b>	<b>Producto de la molienda</b>	<b>Semillas y frutos oleaginosos</b>	<b>Otros</b>	<b>Total</b>
<b>Corrientes</b>	0	11369	116	0	1924	15311	1254	0	29974
<b>Goya</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Monte Caseros</b>	0	11249	11797	105608	169802	0	28351	49367	376174
<b>Paso de los Libres</b>	2578	17811073	45181752	90132	13564572	75226	288120	35891	77049344
<b>Santo Tomé</b>	0	11435	16800	0	47601	959041	3087	0	1037964
<b>Total</b>	2578	17845126	45210465	195740	13783899	1049578	320812	85258	78493456
<b>%</b>	0,0%	22,7%	57,6%	0,2%	17,6%	1,3%	0,4%	0,1%	100,0%

*Fuente: elaboración propia en base al Anuarios de Comercio Exterior (1958-1973)*

A primera vista y si miramos el promedio de los tres capítulos, en el gráfico IV se ve que hay una tendencia al alza. A lo largo del periodo el producto que se mantiene con mayor salida son las "frutas comestibles", seguido por las hortalizas, siendo en el año 1972 superada por los cereales. La recaudación total de los tres capítulos fue de U\$S 17.588.735, siendo U\$S 2.308.113 correspondiente a las hortalizas, U\$S 8.336.714 a las frutas y U\$S 6943908 perteneciente a los cereales. A saber, este total pertenece al 10,5% de todo lo recaudado durante el periodo.

Gráfico IV. Evolución de los tres capítulos con mayor actividad en Paso de los Libres (1958-1973)



Fuente: elaboración propia en base al Anuarios de Comercio Exterior (1958-1973)

En la tabla V podemos apreciar el detalle en capítulos de la sección de "productos de las industrias alimenticias, bebidas, líquidos alcohólicos, vinagre y tabaco" salidos por los puertos. Si bien esta sección participó en el 9,7% del total exportado en el periodo, nos interesa debido a que en total recaudó U\$S 16.171.806, ocupando el tercer puesto en el ranking de las secciones exportadoras, después de "productos del reino vegetal", y "máquinas y aparatos".

Tabla V. Sección específica en Corrientes (1958-1973)

Sección: Productos de las industrias alimenticias, bebidas, líquidos alcohólicos, vinagre y tabaco		
Capítulos	Recaudación en U\$S	%
Preparados de carnes, pescados, crustáceos y moluscos	58582	0,36%
Azúcares y artículos de confitería	86829	0,54%
Cacao y sus preparados	245250	1,52%
Preparados a base de cereales, harinas o féculas, productos de pastelería	36880	0,23%
Preparados de legumbres, hortalizas, frutas y otras plantas o partes de plantas	2601991	16,09%
Preparados alimenticios diversos	158223	0,98%

Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre	221475	1,37%
Residuos y desperdicios de las industrias alimenticias; alimentos preparados para animales	9815	0,06%
Tabaco	12752761	78,86%
<b>Total</b>	<b>16171806</b>	<b>100,00%</b>

*Fuente: elaboración propia en base al Anuarios de Comercio Exterior (1958-1973)*

En la tabla V, lo que nos llama la atención es el capítulo tabaco, ya que este recaudó en el periodo un total de U\$S 12.752.761, ocupando un 78,8% sobre el total. En segundo lugar, lo más exportado fue preparados de legumbres, hortalizas, frutas y otras plantas o partes de plantas, ocupando el 16% sobre el total, recaudando U\$S 2.601.991. El 5% aproximado restante lo ocuparon los otros seis capítulos, sumando U\$S 817.054 más al total de la recaudación.

**Tabla VI. Recaudación de los puertos de Corrientes (1958-1973)**

<b>Puerto</b>	<b>Recaudación en U\$S</b>	<b>%</b>
Corrientes	939440	0,6%
Goya	12460231	7,5%
Monte Caseros	1977341	1,2%
Paso de los Libres	150382140	90,0%
Santo Tomé	1311487	0,8%
<b>Total</b>	<b>167070639</b>	<b>100,0%</b>

*Fuente: elaboración propia en base al Anuarios de Comercio Exterior (1958-1973)*

En la tabla anterior podemos observar un resumen de todos los puertos de la provincia de Corrientes, su recaudación, y el porcentaje de participación en el total. Como se dijo anteriormente, Corrientes al igual que la provincia de Entre Ríos está atravesada por dos grandes ríos, el Uruguay al este y el Paraná al oeste. En este caso sucede lo contrario que en Entre Ríos, la costa con más salida en cuanto a sus exportaciones fue la del río Uruguay, la cual contiene a los puertos de Paso de los Libres, Monte Caseros y Santo Tomé. Estos tres puertos exportaron la suma de U\$S 153.670.968, lo que ocupa un 92% del total exportado. En cambio, los

puertos ubicados en la costa del Paraná, es decir el puerto de Goya y Corrientes, exportaron la suma de U\$S 13.399.671, con un porcentaje del 8% sobre el total exportado. Cabe aclarar que de ese 8%, 93% pertenece al puerto de Goya, y 7% al puerto de Corrientes, así que la hegemonía de la costa paranaense perteneció a Goya en este caso. En cuanto a la costa del Uruguay, 98% de lo exportado salió del puerto de Paso de los Libres, repartiéndose el 2% restante casi en forma equitativa entre el puerto de Santo Tomé y Monte Caseros.

## Conclusión

Como planteamos, durante el último tercio del siglo pasado la Mesopotamia argentina comenzó a conectarse por carretera con el resto del país. Sin embargo, los vagones de ferrocarril y los camiones cruzaban, aunque con dificultad, el Río Paraná con sus productos a bordo de embarcaciones desde muchas décadas antes de la inauguración del túnel subfluvial que conecta Paraná y Santa Fe, o el puente Belgrano, que une a la ciudad de Resistencia con la ciudad de Corrientes. El impacto de las conexiones por balsas desde la década de 1930 generó un declive de la salida portuaria de las mercancías, sin embargo, continuaron siendo una forma de extraer los excedentes productivos de la provincia. Durante el período estudiado, el registro aduanero de las veinte terminales portuarias confirma este juicio.

Podemos afirmar que durante el periodo cuatro de los cinco puertos tuvieron una actividad constante. Los mismos fueron Paso de los Libres y Monte Caseros en la costa del río Uruguay, y Goya y Corrientes en la costa del río Paraná. En cuanto al total de recaudaciones el puerto de Pasos de los Libres poseyó la hegemonía en la actividad, ya que de los U\$S 167.070.639 total recaudado en la provincia, U\$S 150.382.140 los aportó dicho puerto, siendo un 90% de la recaudación total.

El rubro dominante de la provincia fue el de "productos del reino vegetal" con un 47%, siendo el segundo rubro más exportado el de "máquinas y aparatos" (18%) y "productos de la industria alimenticia" (10%). Volviendo al rubro de productos del reino vegetal, en Corrientes ocurrió que en su mayoría, casi un 60% de lo exportado, fue compuesto por "frutas comestibles", lo que compone un 27% del total exportado del periodo, y nos indica que una gran fuente de ingreso en el periodo de esta provincia fue provista gracias a la exportación de fruta. Como es de deducir por lo anteriormente dicho, casi la totalidad de lo exportado se realizó el puerto de Paso de los Libres. Otro rubro que nos llamó la atención de esta provincia es el que se ubica en tercer lugar, "productos de la industria alimenticia...". En el mismo pudimos encontrar que casi el 80% de lo exportado de ese producto provenía de la mercadería "tabaco". Esto último se debe a que era un producto altamente consumido en la época que trata el periodo, número que sería interesante ver cómo se comporta en la actualidad.

Podemos ver que por las salidas registradas esta provincia intentó salir de ese encuadramiento de provincias meramente agroexportadoras, y diversificaron sus productos a rubros provenientes de la industria alimenticia, y de máquinas y aparatos.

Hasta aquí el trabajo profundiza un aspecto de la historia productiva de la Mesopotamia argentina, desagregada en sus productos y regiones portuarias. Lo hace desde una perspectiva a nivel de desagregación de datos, producto de nuestra fuente de información. Del análisis surge también una variada actividad de producción manufacturera, de muy diversa índole, así como productos de la industria alimentaria. Si bien hubo un rubro de los cuales no se especificó, como lo son los de "máquinas y aparatos", la idea es continuar el análisis más adelante, y profundizar en estos rubros.

Por último, sus puertos, aunque concentraron su actividad en una menor cantidad, superaron el efecto que produjo la conexión material mientras los navíos de ultramar se acercaron a sus dársenas. Pero, de todas formas, para poder confirmar esto, el estudio puede continuar ampliando el periodo hacia más adelante en futuras investigaciones, y analizar que aconteció con el nivel de recaudación cuando se construyeron las conexiones de los puentes que no abarcaron este periodo, la cual el número fue mayor, ya que en este periodo solo pudimos contabilizar dos.

## BIBLIOGRAFÍA

### FUENTE

- Anuarios estadísticos de comercio exterior de la República Argentina. 1958-1973.

### REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

- Aused, J. M. (2020). Desarrollo y teoría desarrollista en la Argentina. *Cuadernos de Ideas*, 14.
- Camarda, M. (2018). Una aproximación económica a los proyectos de conexión de Paraná con Santa Fe antes del túnel subfluvial. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, 14, 178-193.
- Camarda, M., & Mateo, J. (2020). El impacto de la transición de la navegación a vela a vapor en el litoral argentino a fines del siglo XIX. *Revista Escuela de Historia*, 19(1), ISSN: 1669-9041.
- Knoepfel, P., Larrue, C., Varone, F., & Dieck, M. H. (2007). Hacia un modelo de análisis de políticas públicas operativo. Un enfoque basado en los actores, sus recursos y las instituciones. *Ciencia política*, 2(3).
- López, S., Arce, G. A., Mignone, A. M., & Alberto, J. A. (2018). Dinámica y tendencia de la expansión urbana del Gran Corrientes y su área de influencia directa. *Geografía digital*, 15(30), 1-17.
- Mateo, J. (2018). De la insularidad a la conectividad. Los puertos de Entre Ríos (Argentina) entre 1922 y 1983. In L. López Molina (Ed.), *Cádiz al mundo: del floreciente siglo XVIII a los retos del Port of the future del siglo XXI* (pp. 239–271). Editorial Dykinson.
- Mateo, J., & Camarda, M. (2018). Las políticas públicas, el túnel y la conexión de la Megapotamia. *Transporte y Territorio*, 18, 222–245.