

Los puertos y las exportaciones fluviales de Entre Ríos (1945-1983)

José Mateo¹; Maximiliano Camarda ¹; Leandro Rodríguez²

AUTORES: 1. Instituto de Estudios Sociales (InES-CONICET/FCECO-UNER), 2. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Entre Ríos. Gral. Justo José de Urquiza 552, E3100FEN Paraná, Entre Ríos, Argentina. (FCECO-UNER)

ARK: <http://id.caicyt.gov.ar/ark:/s22504559/wtr0775ra>

Contacto: jose.mateo@uner.edu.ar

Resumen

En el presente trabajo nos avocamos al análisis de la actividad exportadora de los puertos de Entre Ríos entre 1945 (sin conectividad material con el continente) y 1983 (con conectividad casi plena tanto con la Argentina como con la República Oriental del Uruguay). Comenzaremos con un análisis general de la participación de los puertos entrerrianos en los valores aduaneros exportados del período y los productos que fueron objeto de exportación para luego realizar un análisis más detallado de los procesos que fueron vividos en los dieciséis puertos (cinco sobre el Río Uruguay y once sobre el Río Paraná) con acti-

vidad portuaria durante el período. La principal fuente utilizada son los Anuarios Estadísticos o Anuarios de Comercio Exterior de la Argentina publicados entre esos años.

1.- Introducción

La mesopotamia argentina, como se desprende de su nombre, es un espacio con características insulares dentro del territorio argentino. Su vinculación material al continente se produjo por primera vez en 1947 al inaugurarse en puente ferroautomotor que une las ciudades de Paso de los Libres (Corrientes, Argentina) con Uruguaiana (Río Grande do Sul, Brasil). Para que esta región se uniera de forma carretera al resto de la Argentina superando la barrera del Río Paraná, debió esperarse más de veinte años a partir de esa fecha, hasta el 13 de diciembre de 1969 en que fue inaugurado el túnel subfluvial que une desde entonces a las ciudades capitales provinciales de Paraná (Entre Ríos) y Santa Fe, en la provincia homónima (Mateo & Camarda, 2018). Muy pocos años después, en 1973 las ciudades de Barranqueras (Chaco) y Corrientes en la provincia del mismo nombre fueron unidas por el primer puente carretero sobre el río Paraná y en 1977, la región contó con otro puente que unía el sur de la provincia de Entre Ríos con el norte de la de Buenos Aires, el complejo Zárate Brazo Largo (Ferrer & Rougier, 2010). A su vez, dos puentes más unieron a la provincia de Entre Ríos con la República Oriental del Uruguay. El primero une las localidades de Colón (Argentina) con la de Paysandú (ROU) inaugurado en 1975 y el segundo las de Puerto Unzué (aledaño a la ciudad de Gualeguaychú) con Fray Bentos (ROU). Finalmente, en 1976, el Río Uruguay fue surcado por una represa hidroeléctrica, Salto Grande, cuyo coronamiento contiene un tercer acceso carretero y un primero ferroviario entre Concordia (Entre Ríos) y Salto (ROU), inaugurado en 1982. En el año 2003 un nuevo puente entre las ciudades de Rosario (Santa Fe) y Victoria (Entre Ríos) completó hasta el momento la vinculación material de la provincia de Entre Ríos con el continente sobre los dos grandes ríos que dan nombre a la provincia.

Hasta el avance de estas conexiones que hicieron posible el tránsito carretero, la salida de mercancías de la región se realizaba a través de balsas, vapores, lanchas (Mateo & Camarda, en prensa) y los *ferryboats* que unían Puerto Constanza en la provincia de Entre Ríos con Zárate en el norte de la de Buenos Aires e incluso con el puerto de Buenos Aires (Cusmai, 2014). Es decir, el camión y el ferrocarril no fueron ajenos a los flujos de exportaciones de la provincia desde su insularidad hasta su conectividad plena (Mateo, 2018), compartiendo este movimiento con el transporte fluvial en embarcaciones (vapores, con motores a explosión y barcazas).

En el presente trabajo nos avocamos al análisis de la actividad exportadora de los puertos de Entre Ríos entre 1945 (sin conectividad material con el continente) y 1983 (con conectividad casi plena tanto con la Argentina como con la República Oriental del Uruguay). Comenzaremos con un análisis general de la participación de los puertos entrerrianos en la exportación al menos fuera de la provincia mediante la información aduanera del período y los productos que fueron objeto de exportación para luego realizar un análisis más detallado de los procesos que fueron vividos en los dieciséis puertos (cinco sobre el Río Uruguay y once sobre el Río Paraná) con actividad aduanera durante el período. La principal fuente utilizada son los *Anuarios Estadísticos o Anuarios de Comercio Exterior de la Argentina* publicados entre esos años.

El análisis, además de permitirnos medir y evaluar el tráfico a través de los puertos, señalar cuáles eran las mercancías que utilizaban esos tráficos, en qué productos se especializaban los puertos, nos acerca de alguna manera a interpretar las actividades productivas de los “hinterlands” (zona de influencia terrestre de un puerto, o la existente alrededor de una ciudad o de una infraestructura logística) de cada uno de ellos. Además, nos dejan evaluar el efecto de los puentes y túnel en el desarrollo portuario.

2.- La fuente

La navegación fluvial fue languideciendo a medida que el ferrocarril primero y el camión después fue-

ron reemplazándola como sistema de transporte. A ello contribuyó una serie de disposiciones impuestas a la navegación y que no afectaban al resto como ser sanitarias, aduaneras, policiales, consulares e impositivas, temporarias algunas y permanentes otras, pero todas la afectaron económicamente o produjeron demoras operativas (Mateo & Ferreyra, 2018). En efecto, el hecho de que toda mercancía salida por los puertos deba ser registrada por alguna autoridad fiscal, lo cual es un elemento que restringe la operatividad del transporte fluvial contra otros sistemas de transporte, se convierte, sin embargo, en un aspecto de singular importancia para la recuperación de la información del contenido de las operaciones de transporte fluvial. Ya sea que las mercancías hayan sido transportadas hacia otro puerto dentro del sistema aduanero nacional como destino final, o que fuera llevado a otro puerto para hacer luego exportado al exterior (“removido”), o exportado directamente, debe ser registrado por la aduana del puerto de embarque. Esto nos permite contar con una información detallada de todo aquello que salió por los puertos, que seguramente fue anotado en los libros aduaneros pero que han sido mayormente destruidos, quedando registrado solo en los Anuarios de Comercio Exterior de la Argentina, aunque sin desarrollo temporal dentro de cada año.

Alcanzar esta información no es sin embargo una tarea simple y directa, ya que según sea el período analizado de esta importantísima fuente, las mercancías fueron, o anotadas directamente o codificadas con criterios diferentes. Hemos resumido la información según los criterios de la nomenclatura de exportación utilizada a partir de 1966 reemplazando a la que operaba desde 1945. En efecto, en el año 1965, durante la presidencia de Arturo Humberto Illia, la Secretaría de Estado de Hacienda de su gobierno adaptó los códigos de las mercancías del comercio exterior a las categorías y subcategorías de la Nomenclatura Arancelaria de Bruselas (Decreto 8999/65 y Ley 16.686/66). El mismo dividía a las mercancías en 21 secciones, cada una con sus capítulos, partidas, subpartidas e ítems, de tal forma de alcanzar un máximo nivel de desagregación de cada artículo. El ordenado parte de una producción primaria y avanza hacia manufacturas con cada vez mayor grado de desagregación, finalizando en la última sección con obras de arte y colecciones.

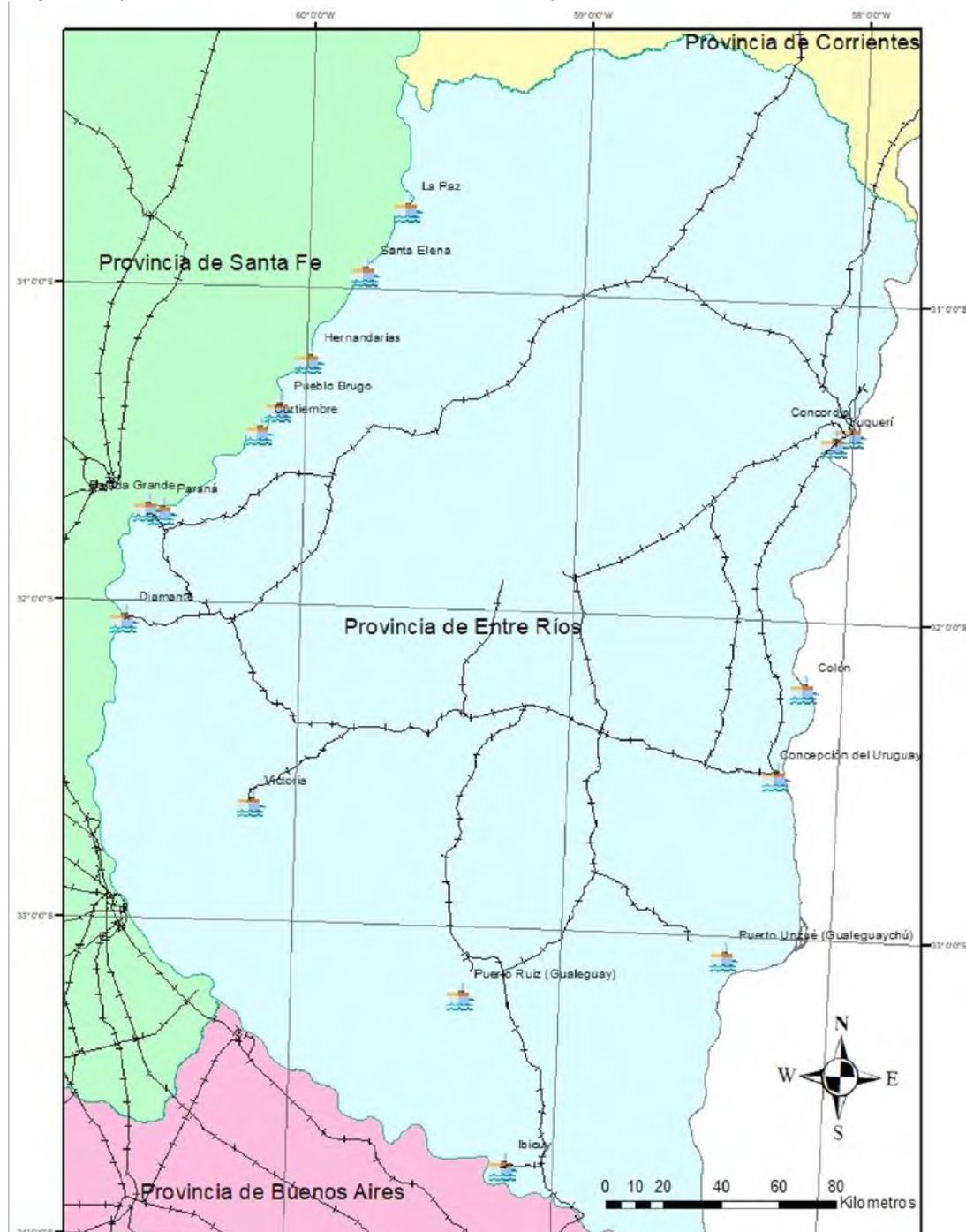
A modo de ejemplo, un producto como la “harina de trigo” está registrada en la sección II (“Productos del reino vegetal”), en su capítulo 11 (“Productos de la molinería; malta; almidones y féculas; gluten; inulina”), en su partida 01 (“harina de cereales”), en la subpartida 01 (“De trigo o de comuña o morcajo”) y finalmente en su ítem 01 (“harina de trigo”). Para este trabajo hemos optado por clasificar a las mercancías en secciones y capítulos para un análisis general procediendo en un desagregado más amplio en algunas de ellas por su peso en el volumen general o por su singularidad o destaque.

3.- Los puertos y terminales portuarias de Entre Ríos

Como hemos dicho, dieciséis terminales portuarias tuvieron actividad aduanera durante el período analizado. Como podemos ver en el Mapa 1, sobre el Río Paraná, en el extremo norte se ubica el puerto de La Paz, que probablemente extendía su ‘hinterland’ al sur de la vecina provincia de Corrientes. Unos pocos kilómetros al sur se encuentra el puerto de Santa Elena, íntimamente vinculado al trabajo realizado en su frigorífico hasta su cierre. En el distrito de Paraná se encontraban en actividad cinco puertos: Hernandarias, casi en el punto que deslinda los partidos de La Paz y Paraná, Pueblo Brugo, Curtiembre y los dos de la capital de la provincia, bajada Grande y el de Paraná, cercano al Túnel Subfluvial. Al sur de éste, se encuentra el importante puerto de Diamante, en la ciudad cabecera de este distrito. Más al sur la localidad de Victoria también sumaba actividad aduanera entre afluentes y bañados que tenían como destino final al puerto de Rosario. Con características similares, entre meandros, la localidad de Gualaguay sumaba un punto más de extracción. El río Paraná ofrecía un último puerto frente a las márgenes de Zárate, en la provincia de Buenos Aires: Ibicuy, un puerto con fuerte potencial, pero muy cercano al complejo Zárate-Brazo largo.

También de norte a sur la margen del Río Uruguay ofrecía otras cinco terminales portuarias. Dos en el departamento de Concordia (el homónimo y el cercano a éste de Yuquerí), con algunas dificultades de navegación aguas abajo. El de Colón, que en realidad contenía dos terminales ya que sumaba al de la fábrica Liebig unos kilómetros al norte de éste, vinculado a otro frigorífico especializado durante décadas en la producción de *corned beef*. Pocos kilómetros al sur tenemos al puerto de Concepción del Uruguay y finaliza este frente fluvial con el puerto de Gualeguaychú también vinculado a la actividad frigorífica. Salvo el de Concepción del Uruguay todos los puertos del Uruguay están ubicados anejos a obras de vinculación con la República Oriental del Uruguay.

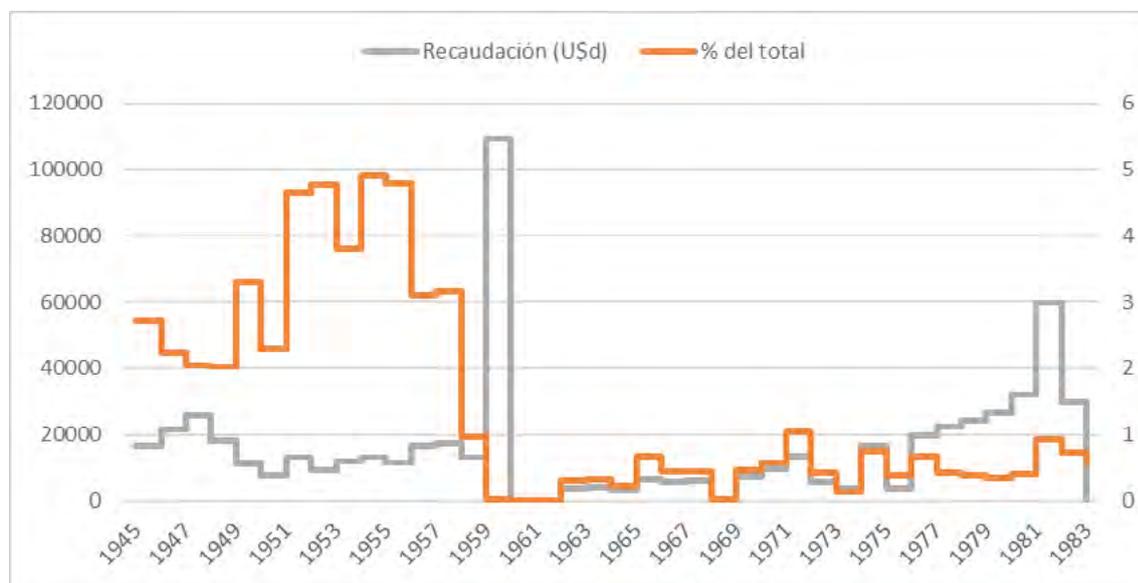
Mapa 1 Los puertos de Entre Ríos en actividad entre 1945 y 1983



Fuente: Elaboración propia sobre imágenes del IGN

La participación de las aduanas portuarias de Entre Ríos en relación al total nacional la podríamos dividir en dos etapas, una primera cuya participación osciló entre el 3% hasta durante el período 1945 a 1958 y una segunda etapa que promedió el 0,50% del total de la recaudación aduanera del país. En la primera etapa, como puede verse en el Gráfico 1, las oscilaciones fueron fuertes, con el año 1955 como el de mayor participación del período. La caída a partir de 1959 fue abrupta como se puede observar también, a pesar del brusco incremento de la recaudación en los últimos años. El puerto de Diamante impulsó la participación de Entre Ríos en el período 1951 a 1956, mientras que los de Colón y su cercano Yuquerí fueron los responsables de la recaudación excepcional de 1959, aunque esto no impactó en el porcentaje nacional. Los tres momentos en que la línea de flotación del 0,4% fue más fuertemente afectada fue entre los años de 1959 y 1962, el de 1969 y el de 1973.

Gráfico 1. Valores consignados en miles de U\$d (eje principal) y porcentaje del total de las mercaderías consignadas en las aduanas de argentina de las aduanas de Entre Ríos en el período 1945-1983



Fuente: Anuarios de Comercio Exterior (1945-1983)

Un segundo elemento que considerar es la continuidad o la presencia episódica de los puertos entre-riños en la actividad exportadora. Los dieciséis puertos de Entre Ríos activos a partir de la información de sus aduanas, receptoría y resguardos, durante este período muestran, algunos, una fuerte continuidad (Colón, Paraná, Concordia, Concepción del Uruguay, Gualeguaychú y Diamante). Hernandarias, Gualeguay, Victoria y Santa Elena presentan actividad hasta los años 1960 y otros aparecen episódicamente (La Paz, Bajada Grande, Curtiembre, Pueblo Brugo, Yuquerí e Ibicuy) y vemos un tercer tipo, Gualeguay,

que reparte casi en mitades una fuerte actividad aduanera con años de inactividad.

En el Gráfico 2 hemos querido ilustrar este comportamiento, señalando en color los años de actividad de los puertos y en blanco los de falta de ella.

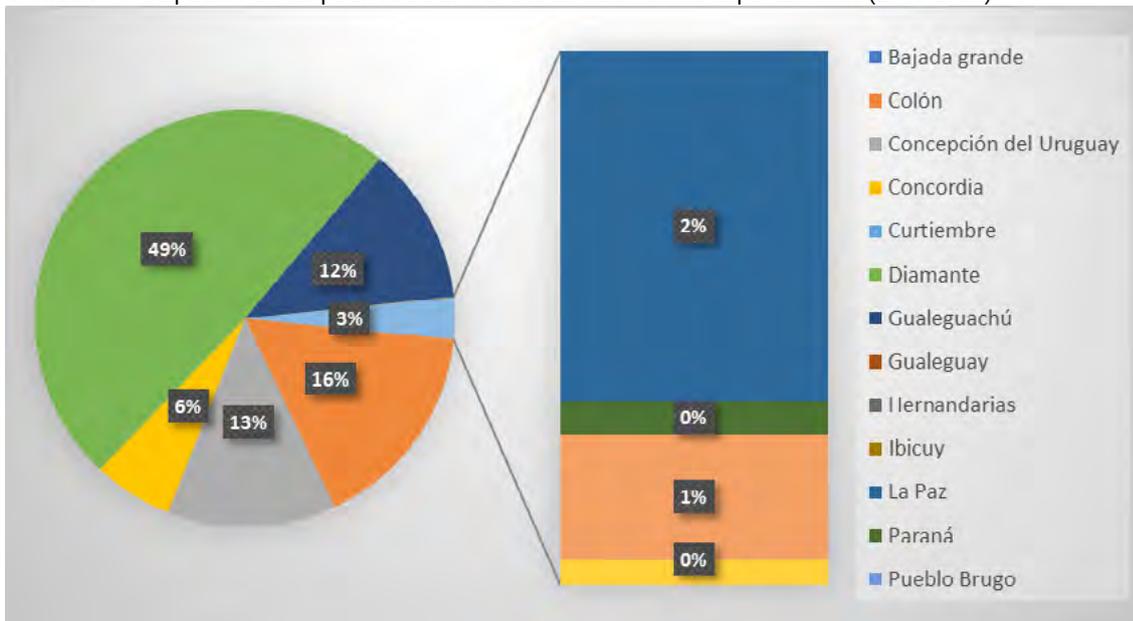
Gráfico 2 Actividad e inactividad de las aduanas en los puertos 1945-1983 (color actividad, blanco inactividad)



Fuente: Anuarios de Comercio Exterior (1945-1983)

3.- Las mercancías salidas por los puertos

Gráfico 3 Participación de los puertos de Entre Ríos en valor de las exportaciones (1945-1983)



Fuente: Anuarios de Comercio Exterior (1945-1983)

La primera pregunta que nos hacemos ahora es: ¿cuál fue la participación de estos puertos en la

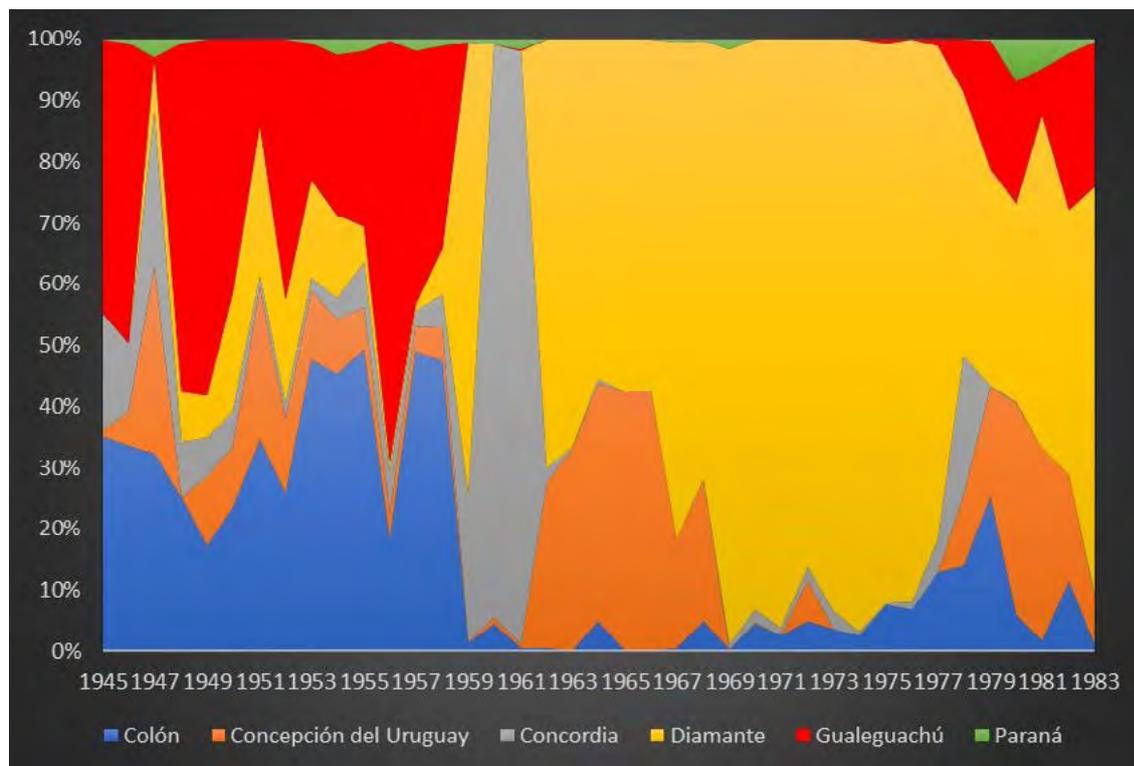
recaudación aduanera provincial durante el período?

Con los datos del Apéndice 1 podemos establecer ese ranquin y afirmar que el puerto de Diamante, con el 49% del total recaudado en el período, fue el puerto hegemónico por su actividad, seguido muy de atrás del de Colón con el 16%, Concepción del Uruguay del 13%, Gualeguaychú con el 12% y 6% Concordia de la recaudación en pesos.¹ Estos cinco puertos concentraron más del 96% de la recaudación, dejando apenas un poco más del 3% para el resto de las terminales de la provincia.

La centralidad del puerto de Diamante, la encontramos vinculada a la existencia de un círculo virtuoso que conecta la producción del Departamento de Paraná cuya concentración se ubicaba en Crespo y su salida por el puerto de Diamante. Esta dinámica fue posible por la existencia durante este periodo de las rutas 11, 12 y 131 que arma un triángulo en la conectividad de estos territorios a la que se suman los ramales ferroviarios.

Desagregados por años (Gráfico 4), vemos que durante los primeros analizados tuvieron mayor proporción los puertos del Uruguay, en particular Colón y Gualeguaychú y desde 1962 la posición de Diamante fue dominante y desde 1969 a 1977 hegemónica, posición que vuelve a obtener hacia final del período. Concordia, entre 1959 y 1961 tuvo su momento de esplendor, pero probablemente las dificultades de la navegación hacia el sur del Río Uruguay (por los “Saltos Grandes” y “El hervidero”) lo fueron desplazando, sobre todo al no construirse la esclusa y canal de navegación proyectados y nunca construidos en la represa de Salto Grande. A pesar de esto vemos una nueva aparición importante de Concordia entre 1977 y 1978 exportando manufacturas de origen industrial (MOI).

Gráfico 4 Participación porcentual anual de los más importantes puertos de Entre Ríos (1945-1983)



Fuente: Anuarios de Comercio Exterior (1945-1983)

¹. Si bien los valores están registrados en diferentes monedas nacionales, dado que en todos los casos es la misma la comparación es pertinente.

Entre 1975 y 1979 el puerto de Colón se sumó al liderazgo episódicamente con producción similar a la de Concordia, pieles y cueros.

Una segunda pregunta, que surge de este acápite es ¿qué mercancías salían por esos puertos? En la Tabla 1 se desagregan 20 de las 21 categorías de la Nomenclatura Arancelaria de Bruselas presentes en el registro y podemos hacer un primer balance. Como es de suponer se destacan los derivados agropecuarios, siendo los “productos del reino vegetal” los que concentran casi el 62% de estas exportaciones, seguido con un 10,8% por los “animales vivos” y otros “productos del reino animal”.

Tabla 1 Valores totales y medios de las exportaciones de los puertos de Entre ríos según las secciones de la nomenclatura de Bruselas (1945-1983)

Sección	Valor en \$	\bar{X} anual	%
Animales vivos y productos del reino animal	5560595425	146331458,6	6,50
Armas y municiones	4162975	109551,9	0,00
Calzados; sombrerería; paraguas y quitasoles; flores artificiales y manufacturas de cabellos; abanicos	10109975	266051,9	0,01
Encomiendas	12708895	334444,6	0,01
Grasas y aceites (animales y vegetales); productos de su desdoblamiento; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal	3720267874	97901786,1	4,35
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	6686740	175966,8	0,01
Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera; corcho y sus manufacturas; manufacturas de espartería y cestería	177464716	4670124,1	0,21
Manufacturas de piedra, yeso, cementos, aislante, mica y materias análogas; productos cerámicos; vidrio y manufacturas de vidrio	199671467	5254512,2	0,23
Manufacturas sin determinar	1633379	42983,6	0,00
Máquinas y aparatos; material eléctrico	194331907	5113997,5	0,23
Material de transporte	650162427	17109537,5	0,76
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	128648077	3385475,7	0,15
Materias textiles y sus manufacturas	217909200	5734452,6	0,25
Materias utilizadas en la fabricación del papel; papel y sus aplicaciones	154444680	4064333,6	0,18
Mercancías y productos varios, no expresados ni comprendidos en otra parte	704177	18530,9	0,00
Metales comunes y manufacturas de estos metales	3617373653	95194043,5	4,23
Perlas finas, piedras preciosas y semipreciosas y similares, metales preciosos, chapados de metales preciosos y manufacturas de estas materias; bisutería de fantasía; monedas	5595670859	147254496,3	6,54
Pieles, cueros, peletería y manufacturas de estas materias; artículos de guarnicionería, talabartería y viaje; marroquinería y estuchería; tripas manufacturadas	6449579042	169725764,3	7,53
Productos de las industrias alimenticias; bebidas; líquidos alcohólicos y vinagre y tabaco	2473356782	65088336,3	2,89
Productos de las industrias químicas y de las industrias conexas	2867279885	75454733,8	3,35
Productos del reino vegetal	53419452986	1405775079	62,40
Sección	Valor en \$	\bar{X} anual	%

Productos minerales	146895603	3865673,7	0,17
Total general	85609110724	2252871335	100,00

Fuente: Anuarios de Comercio Exterior (1945-1983)

Sin embargo, la diversidad de productos de la industria salidos por este medio es inmensa y nos habla de una capacidad manufacturera muy poco reconocida para la provincia. En efecto, desde “armas y municiones” hasta productos químicos, pasando por calzados e instrumentos de precisión, las manufacturas de origen industrial exportaron en conjunto por valores superiores a la ganadería, es decir un valor superior al 14% entre manufacturas de origen industrial y agrario. Por su parte las manufacturas producto de la agroindustria suman en conjunto un valor superior en este caso al 6%. Completan el cuadro productos no incluidos en la Nomenclatura (ni en el registro), las encomiendas que no determinan su contenido y los muestrarios no llegando en conjunto al 1% de lo salido.

Vayamos ahora a analizar las exportaciones principales. Comencemos por los cereales.

Tabla 2 Cereales salidos por los puertos de Entre Ríos entre 1945 y 1983 (en kilogramos)

Puertos	Arroz	Avena	Cebada	lino	Maíz	Trigo	Total general
Bajada grande	0	0	0	0	435	3455	3890
Colón	0	106780	2177	0	50669	5673250	5832876
Concepción del Uruguay	152129381	0	0	109917	7643	78618211	230865152
Concordia	393268	0		198	1946	10965	406377
Diamante	9379010	0		95262	1064816553	184173674	1258464499
Gualedguaychú	0	1730020	30000	4185	3624345	5792639	11181189
Gualedguay	0	0	0	192	0	528	720
Hernandarias	0	0	0	0	0	1850000	1850000
Ibicuy	0	0	0	1532	0	13307	14839
La Paz	0	0	0	0	895	7485487	7486382
Paraná	0	0	0	0	1819	2530295	2532114
Victoria	0	0	0	1008	0	0	1008
Total general	161901659	1836800	32177	212294	1068504305	286151811	1518639046
%	10,66	0,12	0	0,01	70,36	18,84	100

Fuente: Anuarios estadísticos de comercio exterior de la República Argentina

El puerto de Diamante con casi el 92% de la exportación cerealera domina el conjunto. En la Tabla 2 no consideramos el rubro “otros cereales” que componía casi el 51% del total de cereales exportados, más adelante develaremos de qué se tratan estos “otros cereales”. Antes presentamos el resumen porcentual de la Tabla 3 en que Concepción del Uruguay y su vecino el de Concordia fueron puertos esencialmente arroceros, el de Diamante diversificado entre maíz, trigo y “otros cereales”, al igual que Gualedguaychú que diversificaba en exportaciones de trigo, maíz, avena y una pequeña proporción de “otros”. Los puertos no señalados no generaron exportaciones de estos cereales.

Tabla 3 Desagregados por tipo de cereal

Puertos	Arroz	Avena	Cebada	lino	Maíz	Trigo	Total general
---------	-------	-------	--------	------	------	-------	---------------

Bajada Grande	0	0	0	0	11,18	88,82	100
Colón	0	1,83	0,04	0	0,87	97,26	100
Concepción del Uruguay	65,9	0	0	0,05	0	34,05	100
Concordia	96,77	0	0	0,05	0,48	2,7	100
Diamante	0,75	0	0	0,01	84,61	14,63	100
Gualeguaychú	0	5,16	0,09	59,35	12,84	22,56	100
Gualeguay	0	0	0	26,67	0	73,33	100
Hernandarias	0	0	0	0	0	100	100
Ibicuy	0	0	0	10,32	0	89,68	100
La Paz	0	0	0	0	0,01	99,99	100
Paraná	0	0	0	0	0,07	99,93	100
Victoria	0	0	0	100	0	0	100

Fuente: Anuarios estadísticos de comercio exterior de la República Argentina

¿Cuáles eran esos “otros cereales” que constituían más de la mitad de las exportaciones?

Tabla 4 “Otros cereales”

Puerto	Alpiste	Mijo	Sorgo	Total general
Colón	237430		130000	367430
Diamante		11871000	1560591208	1572462208
Gualeguaychú			877280	877280
Total general	237430	11871000	1561598488	1573706918

Fuente: Anuarios estadísticos de comercio exterior de la República Argentina

La Tabla 4 es clara, se trataba del sorgo, un cereal utilizado para diversas producciones y usos como consumo humano, animal, en la producción de forrajes, y para la elaboración de bebidas alcohólicas e incluso escobas. Su resistencia a la sequía y el calor lo hace un cultivo importante en regiones áridas, y es uno de los cultivos alimentarios más importantes del mundo.² Este cereal produjo el ingreso de más del 30% de las exportaciones de la provincia en el período estudiado.

Pasemos ahora a las exportaciones “del reino animal” según la nomenclatura de Bruselas (tabla 5). Tres productos lideran este rubro. El mayoritario es la agroindustria de la carne (enfriada o congelada) con un 51% del total, seguida de los animales en pie (41,5%) y derivados como la leche, los huevos y la miel. Se sumaron las aves de corral vivas con cerca de un 1,3%

Tabla 5 Exportaciones “del reino animal”

Etiquetas de fila	Valor en \$	%
Carnes y menudencias curadas o saladas	109168612	2,0
Cueros, sebo y lana	78469938	1,4
Otros animales vivos	2556802	0,0
Carne y menudencias frescas	2841257319	51,7

² Junto al trigo en Europa, el arroz en Asia y al maíz en América se lo cuenta entre los cuatro cereales que permitieron la conocida “revolución agrícola” en la historia de la humanidad (Fontana, 1997).

Cerdas equinas y bovina	17990581	0,3
Bovinos	2060273162	37,5
Leche, huevos y miel	88303643	1,6
Equinos	13992717	0,3
Aves de corral	73465237	1,3
Porcinos	177017382	3,2
Ovinos	27858574	0,5
Total general	5490353967	100,0

Fuente: Anuarios estadísticos de comercio exterior de la República Argentina

La distribución por puertos muestra lo que se podía suponer: aquellos puertos ligados a la industria frigorífica son los que intervienen en las exportaciones de carne enfriada o congelada: Gualeguaychú, Yuquerí (Benito Legerén o Frigorífico Yuquerí o CAP, Corporación Argentina de Productores, de Carne), Santa Elena y Colón, suman gran parte del total de la exportación de este producto.

Tabla 6 Distribución por puertos en valores (\$)

Puerto	Aves de corral	Bovinos	Carne y menudencias frescas	Carnes y menudencias curadas o saladas	Cerdas equinas y bovina	Cueros, sebo y lana	Equinos	Leche, Huevos y miel	Otros animales vivos	Ovinos	Porcinos	Total
Colón	3140779	736355667	201381261	51829893	42181	22366657	979748	5449347	801487		120571259	1142918279
Concepción del Uruguay		8461772	448228			3749402	3653741	17744682	78	26733000		60790903
Concordia		60189195	92039598	23285441		10745838	1556096	1902027	452915	1040096		191211206
Curtiembre			236151									236151
Diamante		4200	292332442					11617099				303953741
Gualeguaychú	50297493	791032571	1545141824	3079929	17948400	29785979	6995859	948374	907144	85478	55927379	2502150430
Ibicuy		554					135	193				882
La Paz			502990460									502990460
Paraná		2670906	40526759			92804		46114398				89404867
Santa Elena	351622	461558297	61532524	26482654		11729258	807138	2817333	395178			565674004
Victoria								1710190				1710190
Yuquerí	19675343		104628072	4490695							518744	129312854
Total general	73465237	2060273162	2841257319	109168612	17990581	78469938	13992717	88303643	2556802	27858574	177017382	5490353967

Fuente: Anuarios estadísticos de comercio exterior de la República Argentina

Con existencia de frigoríficos menores, Diamante sumó un rubro más a su hegemonía como puerto. Haciendo una distribución de esto, ahora en valores relativos, (Tabla 7) podemos acercarnos a las demás especializaciones portuarias de este rubro.

La exportación de porcinos vivos la lideraba Colón, la de aves de corral vivas, caballos en pie, cerdas (equinas y bovinas) Gualeguaychú (al igual de la de carne fresca de todas las especies animales como

vimos).

Colón lideraba también la de otros animales vivos, en general animales exportados para zoológicos como yacarés, pumas, ofidios, etc. y también la de bovinos en pie.

La capital de la provincia y su puerto lideran un solo rubro, aunque ampliamente. Se trata de la agroindustria de la leche y los derivados agrarios de huevos y miel.

Finalmente, el puerto de Concordia lideró la exportación de carnes y menudencias conservadas mediante el curado y el salado.

Cabe aquí una aclaración: no estamos en ninguno de los casos determinando las especializaciones productivas de sus 'hinterlands', sino haciendo alusión solo a aquellas mercancías que tomaron la opción de salida de la provincia mediante sus puertos.

Tabla 7 Distribución por puertos en % de valores (\$)

Puerto	Aves de corral	Bovinos	Carne y menudencias frescas	Carnes y Menudencias curadas o saladas	Cerdas Equinas y bovina	Cueros, sebo y lana	Equinos	Leche, huevos y miel	Otros animales vivos	Ovinos	Porcinos	Total
Colón	4,3	35,7	7,1	47,5	0,2	28,5	7,0	6,2	31,3	0,0	68,1	20,8
Concepción del Uruguay	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	4,8	26,1	20,1	0,0	96,0	0,0	1,1
Concordia	0,0	2,9	3,2	21,3	0,0	13,7	11,1	2,2	17,7	3,7	0,0	3,5
Curtiembre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Diamante	0,0	0,0	10,3	0,0	0,0	0,0	0,0	13,2	0,0	0,0	0,0	5,5
Gualeguaychú	68,5	38,4	54,4	2,8	99,8	38,0	50,0	1,1	35,5	0,3	31,6	45,6
Ibicuy	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
La Paz	0,0	0,0	17,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9,2
Paraná	0,0	0,1	1,4	0,0	0,0	0,1	0,0	52,2	0,0	0,0	0,0	1,6
Santa Elena	0,5	22,4	2,2	24,3	0,0	14,9	5,8	3,2	15,5	0,0	0,0	10,3
Victoria	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Yuquerí	26,8	0,0	3,7	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	2,4
Total general	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Anuarios estadísticos de comercio exterior de la República Argentina

Pasemos finalmente al análisis de la producción manufacturera, rubro que acompaña e incluso en conjunto supera al de productos y subproductos animales como hemos adelantado.

El desagregado es inmenso, hemos encontrado 161 rubros (Apéndice 2) que van desde productos químicos a aparatos de precisión, de bobinados de motores a calzado, de herrajes a juguetes, de muebles a "alambón".³ Esto implicaba seguramente un ingreso de insumos importados significativos, y si bien en valores alcanza solo el 6,2% del total es interesante destacar sus características regionales.

Lo primero que se destaca es que tres puertos y de la costa del Río Uruguay (Colón, Concordia y

3. El alambón: es uno de los materiales más usados en las industrias. Dentro de sus aplicaciones se encuentran: maquinaria agrícola, automotrices, burlonería, electrodomésticos, etc. Sirve como materia prima de otros productos siderúrgicos como alambres crudos, recocidos, barras trelladas, etc.

Guauguaychú) concentraron más del 90% de este tipo de exportaciones. Colón casi llegó al 45% de total siendo el amoníaco, los aparatos y dispositivos para calentamiento, el armado de vehículos para transporte, el carbono, los chasis con motor, los explosivos y las máquinas agrícolas los rubros más importantes.

Tabla 8. Puertos con exportaciones de manufacturas de origen industrial (MOI)

Puerto	MOI	%
Colón	5703709323	44,04
Concepción del Uruguay	787915	>1 %
Concordia	5012686938	38,70
Diamante	532675	>1 %
Guauguay	65232	>1 %
Guauguaychú	2233860469	17,25
Hernandarias	34	>1 %
Ibicuy	835	>1 %
La Paz	12447	>1 %
Paraná	288287	>1 %
Victoria	108704	>1 %
Total general	12952052859	100,00

Fuente: Anuarios estadísticos de comercio exterior de la República Argentina

La concentración de la actividad manufacturera (Tabla 8) en estos puertos de la costra del Río Uruguay amerita una profundización en sus efectos económicos y sociales que excede los propósitos de este trabajo.

Conclusiones

Recién al inicio del 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 une las ciudades de Paraná y Santa Fe y el puente ferroautomotor de Zárate que lo hace entre la provincia de Buenos Aires y Entre Ríos.

Los puertos, no obstante, siguieron funcionando como tales antes o después del 13 de diciembre de 1969, cuando se abrió al tránsito el túnel, siendo una forma de extraer los excedentes productivos de la provincia. Durante el período estudiado, el registro aduanero de dieciséis terminales portuarias (once sobre el Río Paraná y cinco sobre el Río Uruguay) confirman este juicio. Si bien todas las mercancías extraídas por medio fluvial eran pesadas previo abordaje, el registro se llevó en diferentes unidades de medidas no convertibles (unidad, kilogramo, pies cúbicos, pares, etc.), lo que no reduce la calidad de la fuente.

Podemos afirmar también que solo seis puertos tuvieron una actividad constante durante el período; cuatro sobre el Río Uruguay (Colón, Guauguaychú, Concepción del Uruguay y Concordia) y solo dos en la del Paraná (Paraná y Diamante). Sin embargo fue el de Diamante el que hegemonizó según los procesos muy conocidos de evolución de las terminales costeras cercanas (Taaffe, Morrill, & Gould, 1963). Notablemente esta hegemonía creció como tal luego de la inauguración del túnel subfluvial.

Si bien la a mediados del siglo XX el registro de valores aduaneros de la provincia fue muy inferior a la de principios (Goularti Filho & Mateo, 2018), esta fue fluctuante durante estos 38 años con veinticuatro años de aislamiento y catorce con la conectividad plena.

Lo notable es el desplazamiento de la hegemonía de los puertos sobre el Río Uruguay (principal-

mente del de Gualeguaychú) a los del Río Paraná (principalmente al de Diamante). En efecto, durante los primeros 13 años los puertos del río Uruguay, Colón y Gualeguaychú concentraron gran parte de la salida y Diamante, lo fue desde 1958 en adelante. El producto dominante fue el de cereales y oleaginosas, con el trigo, el maíz y sobre todo el sorgo. También, y a pesar de no contar la ciudad con frigoríficos importantes en relación con los de Santa Elena, Gualeguaychú y Colón, la carne enfriada o congelada sumo una exportación considerable al puerto de Diamante. E incluso una carga importante de leche, huevos y miel.

Hasta aquí el trabajo confirma y complejiza lo conocido sobre la historia productiva de la provincia de Entre Ríos, desagregada en sus productos y regiones portuarias de una manera hasta el momento no conocida en este nivel de detalle en los estudios económicos de la provincia.

Sin embargo, del análisis surge también una variada, más que intensa, actividad producción manufacturera de muy diversa índole que utilizaba también este medio de transporte la cual se ubicaba fuertemente sobre la rivera del Río Uruguay. En efecto, los puertos de Colón y Gualeguaychú y un poco menos en el de Concordia fueron utilizados para la extracción desde vehículos de carga y maquinaria agrícola (montada, reparada o revendida desde la provincia, no lo sabemos) hasta insumos para la fabricación de papel o balanzas de precisión con una variedad tipológica inmensa que compartían las bodegas de barcazas, chatas y otro tipo de embarcaciones. Este hecho amerita un estudio más en profundidad.

Repetimos, se trató de medir y evaluar las mercancías registradas a la salida de los puertos (registro que repetimos también es poco frecuente si el envío es por ferrocarril y casi inexistente si es por camión) y no de la producción de los 'hinterlands' portuarios. Sin embargo, el trabajo responde algunas preguntas (como el cuándo, cuánto, cómo y qué era extraído del excedente productivo provincial por el medio fluvial; y genera otras, basadas en la sustancia de aquello que se exportó por los puertos entrerrianos durante el período 1945-1983 y sus consecuencias económicas y sociales para la provincia. La primera: el puerto de Diamante se encuentra actualmente prácticamente inactivo, siendo el de Rosario⁴ el puerto principal de Entre Ríos. La segunda, qué fue de la capacidad instalada y del capital social formado en la industria en los puertos del oriente entrerriano.

Creemos que responder estas preguntas ayudarán al diseño de políticas públicas para el desarrollo de la provincia.

Bibliografía

- CUSMAI, C. (2014). *Aquellos Queridos Ferrys. Historia de los Ferrobarridos del río Paraná*. Zárate: Galatea Ediciones.
- FERRER, A., & Rougier, M. (2010). *La historia de Zárate-Brazo Largo: Las dos caras del Estado argentino*. Buenos Aires: FCE.
- FONTANA, J. (1997). *Introducció a l'estudi de la història*. Barcelona: Crítica.
- GOULARTI FILHO, A., & Mateo, J. (2018). Infraestructura en transporte, políticas públicas, y modelos portuarios en países emergentes. Los puertos marítimos de Santa Catarina (Brasil) y fluviales de Entre Ríos (Argentina) entre modelos de acumulación. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, 12, 94-126. Recuperado de <https://estudiosmaritimosociales.org/archivo/remss-12/filho-mateo-pdf/>
- MATEO, J. (2018). De la insularidad a la conectividad. Los puertos de Entre Ríos (Argentina) entre 1922 y 1983. En 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). Madrid: Editorial Dykinson.
- MATEO, J., & Camarda, M. (2017). Un puente hasta el túnel entre Santa Fe y Paraná. Los intentos de conexión carretera de la mesopotamia argentina hasta su instalación definitiva en la agenda de las po-

4. La inauguración en 2003 del puente Rosario-Victoria redujo en 1800 kilómetros carreteros en acceso a ese puerto desde Entre Ríos (Mateo, Camarda, & Ranieri, 2019)

líticas públicas (1911-1960). En A. A. Nieto & G. Yurkievich (Eds.), Los Espacios portuarios (en prensa). Mar del Plata: Agencia Nacional de Promoción Científica.

MATEO, J., & Camarda, M. (2018). Las políticas públicas, el túnel y la conexión de la Megapotamia. Transporte y territorio, 18, 222-245.

MATEO, J., Camarda, M., & Ranieri, G. (2019). El año en que el paisano se bajó del caballo y agarró la pala. La transformación agraria de Entre Ríos (1970-2018). En VIII Congreso Regional de Historia e Historiografía. Santa Fe: Inédito.

MATEO, J., & Ferreyra, A. M. (2018). El transporte fluvial: luces y sombras. Un análisis comparativo entre sistemas de transportes para cargas en la mesopotamia argentina en pos de la multimodalidad. Desarrollo Socioeconómico em debate, 4(2), 78-101. Recuperado de <http://periodicos.unesc.net/RDSD/article/view/4924/4448>

TAAFFE, E. J., Morrill, R. L., & Gould, P. R. (1963). Transport Expansion in Underdeveloped Countries: A

Comparative Analysis. Geographical Review, 53(4), 503-529.

Apéndice 1 Registro de aforo por aduana y año 1915-1983 (en millones de pesos)

Puerto	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
Bajada Grande	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Colón	15.2	22.1	26.3	18.6	12.4	22.0	69.3	34.9	72.7	86.1	97.4	105.5	211.4	201.1	12.5	0.3	0.0	2.0	0.5	23.2
C.del Uruguay	0.4	3.0	9.4	11.0	9.2	9.0	50.1	16.4	17.5	17.3	13.5	25.6	17.3	22.8	16.4	0.1	0.0	117.2	196.9	181.9
Concordia	7.6	5.9	7.8	6.8	4.8	5.4	3.6	3.4	3.2	6.2	14.3	38.4	11.3	23.0	2057.4	5.4	4.0	10.1	0.4	2.0
Curtiembre	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Diamante	2.6	1.3	2.7	6.1	4.4	18.1	49.2	22.9	24.2	26.0	11.6	9.2	4.4	32.3	6324.2	0.0	0.0	304.1	396.5	259.6
Guauguay	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	1.4	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Guauguaychú	17.6	26.2	33.2	42.2	51.2	28.8	28.0	57.5	34.4	50.0	58.9	198.4	178.3	140.1	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Hernandarias	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.3	0.7	0.7	251.3	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0
Ibicuy	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	8.3	2.7	3.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
La Paz	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.6	7.7	0.0
Paraná	0.0	0.2	0.9	0.4	0.2	0.4	0.1	0.0	0.9	4.6	3.9	1.4	8.6	4.3	38.6	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1
Pueblo Brugo	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Santa Elena	14.1	15.8	19.9	14.6	9.5	16.3	43.5	28.2	44.4	59.5	75.9	89.3	119.6	105.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Victoria	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	2.3	2.8	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Yuquerí	10.4	14.7	12.1	12.1	31.0	24.2	58.7	43.1	72.6	80.0	74.0	124.0	130.5	129.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

Total	68.2	89.3	112.4	112.0	122.7	125.0	312.6	209.2	272.9	330.7	349.5	592.1	685.6	663.3	8705.4	6.2	4.4	434.0	602.1	466.8
Puerto	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	
Bajada Grande	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Colón	0.1	0.0	8.6	5.8	6.9	1.6	2.1	3.3	1.5	6.9	21.9	359.3	1254.2	2697.7	8516.9	3484.5	6764.1	122763.1	5.1	
Concepción del Uruguay	704.3	595.4	354.6	26.8	0.1	0.1	0.0	4.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	2246.1	6142.7	20519.1	114460.7	184818.1	36.2	
Concordia	0.1	1.2	0.1	0.3	21.3	0.8	1.0	1.5	1.2	1.8	0.6	64.2	532.7	4449.5	27.7	128.3	104.9	921.2	2.4	
Curtiembre	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Diamante	957.9	803.6	1619.0	83.2	2440.6	34.7	80.2	57.4	39.9	260.7	265.2	4633.2	7651.4	8420.7	12000.2	19194.8	197960.7	462433.6	311.7	
Gualeguay	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Gualeguaychú	0.0	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	1.7	0.0	108.3	1695.3	7128.7	11758.0	27979.4	272966.3	110.2	
Hernandarias	0.0	0.0	28.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Ibicuy	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
La Paz	0.0	13.6	75.6	0.0	61.8	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1611.6	0.0	0.0	0.0	0.0	
Paraná	0.1	0.2	8.4	0.2	43.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.9	44.7	4075.8	17373.7	24897.8	2.5	
Pueblo Brugo	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Santa Elena	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Victoria	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Yuquerí	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Total	1662.4	1415.3	2095.1	116.3	2574.7	37.3	83.3	66.7	42.7	269.8	289.5	5056.8	9546.9	19510.3	35472.5	59160.6	364643.5	1068800.2	468.1	

Apéndice 2 Rubros de manufacturas

1	Aceleradores de vulcanización
2	Acumuladores eléctricos
3	Aderezos, aprestos y mordientes para la industria textil
4	Aisladores eléctricos
5	Alambre de púas
6	Aldehidos
7	Amiloplastos
8	Amoniaco
9	Anhidrido sulfuroso
10	Aparatos de alumbrado
11	Aparatos de control y contadores de tiempo
12	Aparatos de geodesia
13	Aparatos de masajes
14	Aparatos de proyección
15	Aparatos e instrumentos de medida
16	Aparatos eléctricos de alumbrado
17	Aparatos eléctricos de encendido y arranque
18	Aparatos eléctricos de señalización
19	Aparatos eléctricos de uso doméstico
20	Aparatos para laboratorios fotográficos
21	Aparatos para telefonía
22	Aparatos y dispositivos para calentamiento
23	Árboles de transmisión
24	Artefactos para fundición
25	Artículos de cepillería
26	Artículos de grifería
27	Artículos domésticos
28	Automóviles para transporte
29	Barras y alambrón
30	Básculas y balanzas
31	Bombas y motobombas
32	Boratos y perboratos
33	Cables eléctricos
34	Cables y alambres
35	Cadenas
36	Cajas de cartón
37	Calentadores de agua
38	Calzado con piso de otros materiales
39	Calzado con suela
40	Campanas
41	Carbones activados
42	Carbones y escobillas para artefactos eléctricos
43	Carbono
44	Cargas para extintores
45	Carpintería metálica
46	Carretillas
47	Caucho o látex natural
48	Celulosa
49	Centrifugadoras
50	Cetonas
51	Chapas y planchas
52	Chasis con motor
53	Colofonias y ácidos resinosos
54	Compuestos oxigenados
55	Condensadores eléctricos
56	Correas de caucho
57	Cubiertos de mesa
58	Cuchillas para herramientas mecánicas
59	Demás vehículos
60	Depósitos, estanques y recipientes
61	Desinfectantes
62	Disolventes y diluyentes
63	Enzimas
64	Epóxidos
65	Esencia de trementina
66	Estructuras metálicas
67	Estufas
68	Éteres
69	Explosivos
70	Extintores y pulverizadores
71	Fenoles
72	Fulminantes
73	Fundición en bruto
74	Gasógenos
75	Generadores de vapor
76	Grupos acondicionadores de aires
77	Herrajes
78	Hidrocarburos
79	Hierro y acero en tochos (blooms)
80	Hornos eléctricos
81	Instrumentos de dibujo, trazado y cálculo
82	Instrumentos eléctricos y electrónicos de medida
83	Instrumentos y aparatos de medicina
84	Interruptores y conectores eléctricos
85	Juntas metaloplásticas
86	Lámparas y tubos eléctricos
87	Libros, registros, cuadernos

88	Máquinas agrícolas
89	Máquinas generadoras eléctricas
90	Máquinas herramientas electromecánicas
91	Máquinas herramientas para el trabajo de metales
92	Máquinas para calzado
93	Máquinas para hilandería
94	Máquinas para ordeñar
95	Máquinas para panadería
96	Máquinas y aparatos de elevación
97	Máquinas y aparatos para el movimiento y perforación de tierra
98	Máquinas y aparatos para imprenta
99	Máquinas y aparatos para secar botellas
100	Máquinas y estadísticas
101	Máquinas y herramientas neumáticas
102	Máquinas y herramientas para clasificar minerales
103	Máquinas y herramientas para gas
104	Máquinas y herramientas para metales
105	Máquinas y motores hidráulicos
106	Marcos metálicos para fotografías
107	Material, máquinas y aparatos para la producción de frío
108	Mecanismos para oficina
109	Mechas para explosivos
110	Metales alcalinos
111	Micrófonos
112	Mobiliario médico quirúrgico
113	Monoácidos
114	Monturas de gafas
115	Motores diésel
116	Muebles de madera
117	Muebles de metal
118	Muelles y resortes
119	Neumáticos

120	Nitratos
121	Otras herramientas metálicas
122	Otras manufacturas de pasta de papel
123	Otras manufacturas metálicas
124	Otras máquinas herramientas
125	Otros papeles y cartones
126	Otros productos de caucho
127	Otros productos químicos
128	Óxido de plomo
129	Papel para copiar
130	Papeles y cartones estucados
131	Partes y piezas para artefactos mecánicos
132	Partes y piezas para motores de aviación
133	Partes y piezas para vehículos
134	Pastas para papel
135	Perfiles y estructurales
136	Pernos y tuercas
137	Picos
138	Piezas y accesorios para el trabajo con metales
139	Pilas eléctricas
140	Pipería, tambores y cajas
141	Pirotecnia
142	Planchadas para construcción de aglomerados
143	Plantas, bandas y hojas de caucho
144	Plantas, bandas y hojas de caucho vulcanizado
145	Polímeros
146	Pólvoras
147	Proyectiles y municiones
148	Puntas y clavos
149	Recipientes para gases
150	Remolques y semirremolques
151	Rodamientos metálicos

152	Sierras
153	Sillas y otros asientos
154	Tenazas, alicates y pinzas
155	Tijeras
156	Tractores
157	Tubos de caucho vulcanizado
158	Tubos de metal
159	Urea
160	Útiles intercambiables para herramientas y máquinas
161	Vehículos para usos especiales

PID 4065

Denominación del Proyecto

Las políticas públicas y el transporte hidroviario en las terminales portuarias entrerrianas desde 1947 al presente

Director

MATEO, José Antonio

Co-director:

RODRÍGUEZ, Leandro

Unidad de Ejecución

Universidad Nacional de Entre Ríos

Dependencia

Facultad de Ciencias Económicas

Contacto

jose.mateo@uner.edu.ar

Integrantes del proyecto

Docentes: Marron, Emanuel Amilcar; Camarda, Maximiliano; Ferreyra, Ana María
Becarias: Flores, Nadia Estefanía; Ranieri, María Guadalupe

Fechas de iniciación y de finalización efectivas

29/08/2017 y 28/08/2019

Aprobación del Informe Final por Resolución C.S. N° 032/21 (02/06/2021)