

Revista de Estudios Marítimos y Sociales

Publicación científica de carácter semestral

Año 19 - Número 29 - jul-dic de 2026 - Mar del Plata - Argentina - ISSN 2545-6237

Puertos neutrales en conflictos atlánticos. Bahía Blanca (Argentina) durante la Gran Guerra (1914-1919)

Neutral ports in Atlantic conflicts. Bahía Blanca (Argentina) during the Great War (1914–1919)

Florencia Costantini ♦

Centro de Estudios Regionales, Instituto de Humanidades, Universidad Nacional del Sur. (CER-IHUMAUNS)

Correo electrónico: florencocostantini@gmail.com



<https://id.caicyt.gov.ar/ark:/s25456237/66kz9syfu>

♦ Bahía Blanca, Buenos Aires, Argentina. ORCID: 0000-0001-8669-6851

Florencia Costantini "Puertos neutrales en conflictos atlánticos. Bahía Blanca (Argentina) durante la Gran Guerra (1914-1919)", Revista de Estudios Marítimos y Sociales, Nº29, Jul-dic 2026, pp. 1-28.



Puertos neutrales en conflictos atlánticos. Bahía Blanca (Argentina) durante la Gran Guerra (1914-1919)

Neutral ports in Atlantic conflicts. Bahía Blanca (Argentina) during the Great War (1914–1919)

Florencia Costantini ♦

Recibido: 16 de diciembre de 2025

Aceptado: 1 de Junio de 2026

Resumen

Este trabajo analiza el impacto de la Gran Guerra en puertos neutrales desde una perspectiva regional, focalizando sobre Bahía Blanca (Provincia de Buenos Aires- Argentina) y su zona de influencia en dicho proceso. Si bien la historiografía ha brindado un papel fundamental al efecto de la Gran Guerra en el devenir de la economía nacional, especialmente, en el debate sobre la industrialización y el mundo del trabajo, poco se sabe acerca de su huella en el agro de los diferentes espacios de la geografía nacional. A partir del abordaje de series estadísticas sobre el desempeño de los puertos nacionales y la dinámica productiva de la región que nos ocupa, buscamos una primera aproximación a la problemática de las crisis internacionales en las actividades comerciales y agrarias. Se concluye que la localización de las economías jugó un rol fundamental sobre las dinámicas portuarias durante la Gran Guerra, ya que el frente marítimo y la política de comercialización llevada adelante por los Aliados acentuaron las divergencias en la actividad de los puertos. Esto se debió, por un lado, a la especial vigilancia sobre los neutrales en el contexto de bloqueo económico y, por otro, por la forma en que las empresas de la región se articularon con la nueva situación internacional.

Palabras Clave: puerto – Gran Guerra – crisis económicas – economía regional

Abstract

This paper examines the impact of the Great War (1914-1919) on neutral ports from a regional perspective, with a particular focus on Bahía Blanca in the Province of Buenos Aires, Argentina, and its surrounding area. While historiography has highlighted the crucial role of the Great War in shaping the national economy, especially concerning industrialization and labor, there is limited understanding of its effects on agriculture in various regions of the country. By analyzing statistical series related to the performance of national ports and the productive dynamics of the targeted region, we aim to provide an initial insight into the influence of international crises on both commercial and agrarian activities. Our conclusions indicate that the geographic positioning of economies significantly affected port dynamics during the Great War. The maritime front and the trade policies implemented by the Allies intensified disparities in port activities. This phenomenon arose partly from the heightened scrutiny of neutral countries due to the economic

♦ Centro de Estudios Regionales, Instituto de Humanidades, Universidad Nacional del Sur. (CER-IHUMA-UNS), Bahía Blanca, Buenos Aires, Argentina. florencostantini@gmail.com ; <https://orcid.org/0000-0001-8669-6851>



blockade and from the ways in which regional companies adapted to the changing international landscape.

Keywords: port- Great War - economic crisis - regional economy

Introducción

La Gran Guerra (en adelante GG) que se desarrolló entre 1914 y 1919 ha tenido una centralidad para los relatos sobre el siglo XX mundial [E. Hobsbawm 1998], tanto desde el plano militar y diplomático como sobre procesos de larga duración como el mundo de la burguesía liberal del siglo XIX, el imperialismo, la guerra total, el nacionalismo, los totalitarismos, entre otros muchos [O. Compagnon *et al.* 2018]. Así y todo, la historiografía no había reparado en su impacto sobre América Latina, cuestión que los estudios se encuentran revirtiendo tanto desde escalas nacionales [B. Albert 1988] como otras más reducidas [M. I. Tato 2014]. La celebración del centenario de su inicio en 2014 impulsó investigaciones que se propusieron ahondar acerca de las formas en que el enfrentamiento entre los Aliados¹ y las Potencias Centrales² involucró a las diferentes partes del globo.

Recuperando estos nuevos enfoques y aquellos primeros estudios en clave económica, el artículo explora la dinámica regional argentina en contextos de crisis internacionales. Nos proponemos establecer el impacto de la GG sobre la economía agroexportadora y, en particular, sus consecuencias en el comercio de los productos pampeanos, tomando como foco de estudio el sistema portuario de Bahía Blanca.³ Esta reducción de escala se debe a un doble interés. Por un lado, de ponderar el impacto económico regional en contextos de crisis internacionales que, al mirar los agregados nacionales, se pierden de vista en la visión en conjunto lo que podría iluminar los derroteros de las divergencias territoriales [J. Gelman 2017]. Por otro, comprender los puertos como instancias claves en la articulación entre mercados domésticos e internacionales en las primeras décadas del siglo XX [M. S. Bosa 2014].

¹ Compuesto por Reino Unido, Francia y el Imperio Ruso hasta 1917. Luego se incorporaron Italia, Estados Unidos y Japón.

² Los imperios de Alemania y Austro-Hungría, en un primer momento, y luego el Otomano y el reino de Bulgaria.

³ Como se verá más adelante, entendemos al puerto de Bahía Blanca como una plaza comercial que apuntaló la producción agraria de del sur bonaerense y este pampeano [Costantini, 2022]



Partimos del supuesto que, al interior de la región pampeana, la localización jugó un rol fundamental sobre las dinámicas portuarias durante la GG, como también, sobre la producción y comercialización para la exportación, ya que el gran frente marítimo y la política de comercialización llevada adelante por los Aliados acentuaron las divergencias en la actividad de los puertos. Esto se debió, por un lado, a la especial vigilancia sobre los neutrales en el contexto de bloqueo económico y, por otro, por la forma en que ciertas empresas emplazadas en Bahía Blanca se articularon con la nueva situación internacional. Para el caso analizado, las tendencias predominantes fueron: una vuelta relativa a la inversión ganadera enfocada en la compra/venta y en la cría de ejemplares y, por otro, la especialización cerealera de los puertos existentes debido al sinuoso derrotero de dos de las empresas más importantes de exportación ganadera (Sansinena y Diego Meyer & Cía.). El evento puso en evidencia la problemática de la gestión portuaria en relación con el funcionamiento de la economía regional, generando un consenso respecto a la inauguración de un muelle gestionado por el Estado nacional que se aprobaría en 1922.

Como disciplina, la economía regional -reactualizada bajo las teorías de desarrollo [R. Capello 2006]- ha destacado la importancia del territorio a la hora de pensar la empresarialidad y el impacto de las instituciones [V. Viego 2004]. Algunos de estos aportes han brindado un papel destacado a los procesos endógenos para pensar el desarrollo⁴ y han vuelto a problematizar y poner de manifiesto, bajo nuevas premisas, las desigualdades regionales al interior de los espacios nacionales y mundiales en general. Si bien esta perspectiva brinda interesantes aspectos para el análisis, en oportunidades, parecería que soslaya o minimiza aspectos de la dinámica nacional y mundial del capital a la cual están sujetos estos espacios.⁵ Por ejemplo, ¿qué sucede cuando se presentan desequilibrios internacionales repentinos? ¿en qué posición deja a los territorios? Por lo tanto, un diálogo con el microanálisis histórico y su juego de escalas espaciales [B. Lepetit 1998] podría servir para problematizar las relaciones entre economía regional/nacional e

⁴ En particular, ligados a los abordajes de la nueva geografía económica norteamericana [E. Moncayo Jimenez 2001]

⁵ Desde una perspectiva estructural, Rofman [1993] entiende la desigual generación y captación de excedentes económicos como el condicionante de la emergencia de las “economías regionales” en contraposición a la Pampa Húmeda. La visión aquí presentada parte de este supuesto, pretendiendo abordar las diferencias internas de estos grandes espacios, por lo tanto, lo regional se trabaja desde una doble premisa; metodológica como recorte de análisis y teórica como problema al interior de la subregión pampeana.

internacional al igual que focalizar sobre las estrategias de determinados actores como los empresarios que operan en estas escalas regionales. Si bien el artículo dialoga con los estudios de la economía regional, atiende a la premisa de Coraggio [1978] al no tomar estas unidades territoriales como conjuntos internamente homogéneos que omiten las conflictividades sociales que las atraviesan. Por el contrario, se entienden que los procesos analizados tienen impactos según los diferentes sectores sociales, por lo tanto, un análisis como el presente puede brindar información sobre el tejido empresarial que se articularon alrededor del puerto de Bahía Blanca y sus actividades comerciales y productivas de exportación.⁶

El artículo se estructura de la siguiente manera; en un primer momento se revisa los debates historiográficos sobre la GG luego se detiene sobre las decisiones metodológicas y el corpus de fuentes analizado. En una tercera parte se presenta el espacio de análisis. Los últimos dos apartados se enfocan en los impactos de la GG sobre los puertos y la producción y el comercio de efectos agrarios, respectivamente.

Discusiones historiográficas sobre la GG

La dimensión mundial del enfrentamiento se debió a la expansión internacional inusitada del capital y activos europeos desde mediados del siglo XIX. Motivados por los avances tecnológicos y la acumulación propiciada por la industrialización, el imperialismo apoyado en el sistema del patrón oro había favorecido la articulación -ya sea más o menos violenta- de las economías nacionales a un mercado crecientemente mundializado que tenía al Reino Unido como principal potencia. Argentina no permaneció ajena a esta tendencia y desde fines del siglo XIX había visto acentuarse su papel de proveedora de materias primas del agro pampeano [O. Barsky *et al.* 2009]. Ahora bien, ¿Cuáles son nuestros conocimientos sobre la GG en el territorio argentino? En un ya clásico trabajo comparativo entre los países de América del Sur, Albert [1988] caracterizaba el evento como un catalizador de cambios en ciernes entre los que mencionaba la emergencia del nacionalismo, la consolidación de una clase obrera combativa y la modificación de las élites políticas. Consideraba, retomando la idea de Gravil [1977], que la GG no debilitó los lazos entre América Latina y las metrópolis europeas -como había sostenido Gunder

⁶ Para el conjunto de la economía regional, serán necesarios nuevos datos e interpretaciones que tengan en cuenta los aquí trabajados, pero que los exceden.



Frank-, sino que había afianzado la dependencia a un patrón de desarrollo ligado a las actividades primarias para el mercado mundial. Para Albert, un análisis de los impactos tendría que contemplar los diferentes sectores de la economía, y, dentro de estos, los diferentes puntos de la cadena de producción, por ejemplo, indicaba que los exportadores en general fueron los mayormente beneficiados y los ganaderos por sobre los agricultores y, dentro de los primeros, los frigoríficos fueron los mejores ubicados. La incapacidad de la economía argentina para capitalizar el momento hacia otros sectores y actividades dio cuenta de las limitaciones del tipo de desarrollo que se había generado hasta allí, estimulando las ideologías de carácter nacionalistas en el plano de la política económica.

Dejando de lado las aproximaciones en el marco de la teoría de la dependencia, los abordajes más recientes han tendido a centrarse sobre determinados actores. Miguez [2008] comparte la visión que los impactos de la GG fueron sectorizados y los más afectados se ligaron con las tareas asociadas a la caída de las importaciones como el comercio, el gobierno -principal fuente fiscal- y la construcción. Igual análisis propone Belini [2017] al analizar los impactos en la industria, advirtiendo un proceso de concentración en Buenos Aires y sus suburbios. Lluch y Lanciotti [2012] tampoco aseveran que la guerra disminuyó la inversión extranjera directa, por el contrario, se reforzó, aunque con cambios en el origen de las inversiones (declinar de Gran Bretaña en relación con Estados Unidos) y en las modalidades de empresas que arribaron, privilegiando el modelo de las multinacionales. Dehne [2018] propone que la necesidad de alimentos por parte de los Aliados posibilitó mayores márgenes de maniobra a los actores locales como, por ejemplo, el trato de Yrigoyen de 1918 a precios favorables, interpretación que no comparten otros autores que han visto el trato como una cesión de intereses [R. Grivil 1977]. Más allá de la ponderación sobre los márgenes de acción en la relación anglo-argentina, Dehne puntualiza que el comercio internacional de nuestro país no puede entenderse sin las diferentes estrategias británicas para derrotar al enemigo y ganar influencia en el terreno de América Latina como el empleo de las listas negras,⁷ cuestión que Albert [1988] ya había delineado al enunciar que las estrategias de los Aliados conllevaban intensiones de más largo plazo como desplazar a Alemania de los

⁷ Consistieron en un lista de empresas y empresarios que se actualizaban periódicamente con los cuales se prohibía comerciar

negocios claves en Latinoamérica como la comercialización de materias primas. Según Rayes [2014], mantener el carácter relativamente desconcentrado de las exportaciones en productos y países de destino habría influido en la postura neutralista de los gobiernos argentinos. No obstante, dicha postura se vio dificultada por las presiones de los Aliados y las diferentes circunstancias de la GG. Otro conjunto de estudios se ha dedicado a profundizar sobre las relaciones internacionales y la diplomacia durante la GG y la posición de los gobiernos argentinos -conservadores y radicales- en esta coyuntura.⁸

Con respecto al desempeño económico durante la GG y el periodo que inauguraba, las visiones son más encontradas aún. Un estudio tradicional de Di Tella y Zymelman [1967] caracterizó a la década del 20 como la *gran demora* ya que, retomando el modelo de Rostow, al agotamiento del modelo agroexportador que auguraba no le había seguido una verdadera industrialización, cuestión que se impulsaría luego de la crisis del 30. Una buena parte de los abordajes posteriores se ubicaron en la vereda contraria, indicando que durante dicha década se había recuperado el dinamismo económico, -aunque con una desaceleración del crecimiento [C. F. Díaz Alejandro 1975]- evidenciando un impulso en las actividades manufactureras en continuidad al desarrollo previo y por la expansión de la demanda. Enfatizando más las discontinuidades con el periodo anterior, otros autores mencionaron la caída del PBI o la volatilidad a raíz de la inestabilidad internacional que inauguró [R. Cortés Conde 1998]. En un esfuerzo sistemático para analizar el periodo desde la GG a la Gran Depresión (1929), Gerchunoff y Aguirre [2006], a partir de diferentes indicadores macroeconómicos, concluyen que en “la década desfasada de los 20” [10] la economía creció de una manera casi idéntica al periodo anterior, diferenciando un primer momento de desaceleración, desde el inicio de la contienda, hasta que se recuperó en 1922 a partir del mejoramiento de los términos de intercambio. Destacan que este crecimiento se basó en la producción doméstica de bienes favorecido por mecanismos del mercado en consonancia con fenómenos internacionales que no hacían más que reflejarse a modo de “espejo” [20] lo que sucedía en la escala nacional.

⁸ No nos extenderemos sobre este particular al exceder el objetivo. En general, estos estudios se han centrado en el conflictivo año de 1917 que implicó el ingreso de Estados Unidos a la guerra y las presiones que ejerció sobre el continente americano [A. L. Ribeiro *et al.* 2019]



Como se advierte, los estudios sobre el impacto de la GG en la economía vernácula han privilegiado su vínculo con los países beligerantes y/o han examinado indicadores de la macroeconomía. Diferentes ramas de la producción también han suscitado la atención como las actividades industriales [C. Belini 2017]. Es notable los escasos estudios sobre el agro para el periodo -especialmente en comparación con el momento inmediatamente anterior [O. Barsky *et al.* 2006]-. Las investigaciones buscaron desentrañar las características de un agro que vivía importantes procesos de transformación. Entre ellos, el cambio de los patrones de propiedad al exhibirse un proceso de fragmentación de la tierra, novedades tecnológicas aplicadas al agro y la preeminencia del cultivo de cereales por sobre la ganadería [J. Balsa 1993a]. En este sentido, se ha privilegiado tendencias de más largo plazo [O. Barsky *et al.* 1991] y las estrategias de determinados productores -en particular del centro este bonaerense- sobre la década de 1920 [B. Zeberio 1991; J. Balsa 1993b; A. Reguera 2006], poco sabemos aún, como señaló Sánchez [2013], de los impactos en perspectiva regional a propósito de la conflagración mundial. Reduciendo las escalas de análisis, los trabajos más recientes se han centrado en la dinámica sociedad civil y la prensa y sus posicionamientos acerca del evento, [M. I. Tato 2017; E. G. Sánchez 2024] como también el impacto que tuvo en la consolidación de ciertas dependencias del Estado como la Armada [A. D. Desiderato 2023]. Las ciudades portuarias han comenzado a llamar la atención de los especialistas [S. Rinke 2024] aunque más que como espacios de conexión económica internacional, como nodos culturalmente internacionalizados.

Indicadores y fuentes para el análisis de la economía en escala regional

El presente trabajo, con un análisis sobre el puerto de Bahía Blanca durante la GG, tiene como fin ahondar sobre las actividades económicas en un contexto de crisis, entendiendo que los puertos se constituyen en instancias nodales de la interrelación entre economía doméstica e internacional dada la importancia del sistema portuario en una economía agroexportadora [S. Lázzaro 1992]. En este esquema, el funcionamiento portuario constituye un aspecto ineludible sobre la producción de su *hinterland*, esto es, la zona de influencia interior de la economía [J. Mateo Oviedo 2014], por lo tanto, se convierten en espacios predilectos para ponderar las repercusiones de las crisis económicas y financieras internacionales y la labor de determinados actores empresariales.



Para comprender el nivel de actividad económica del puerto y su *hinterland*, se recolectaron y analizaron diversos indicadores, partiendo de la premisa de que en su triangulación se puede obtener un panorama más completo. En primer lugar, se retomaron las series estadísticas sobre el nivel de actividad del puerto de Bahía Blanca y de los restantes del país, utilizando como variables la cantidad de exportaciones y los ingresos en pesos oro recaudados por la aduana. Los Anuarios del comercio exterior fueron los documentos consultados. En segundo lugar, se consideraron los ingresos anuales al Mercado de Frutos Victoria⁹ —desde su fundación en 1897 hasta 1920—, desagregados por ítem y por consignatario. Esta información se recolectó de documentación interna de dicho espacio y se combinó con los informes que anualmente se publicaban en el periódico de mayor tirada local: *La Nueva Provincia*. Asimismo, se recopilamos los precios de los productos exportables y las ventas realizadas en las exposiciones nacionales organizadas por la Sociedad Rural de Bahía Blanca. Estos datos permiten contextualizar el marco mercantil en el que se tomaron las decisiones económicas. Para el primer ítem se recurrió al relevamiento realizado por Juan Álvarez [1929], para el segundo la información brindada por la institución.

Se reconoce que estas fuentes presentan limitaciones¹⁰ —acentuadas por la escasez en estudios sobre espacios subnacionales—; sin embargo, como señala Cerdá [2009], constituyen un punto de partida válido para abordar una temática apenas estudiada hasta el momento y que requerirá, en futuras investigaciones, una triangulación más amplia. Finalmente, estos procedimientos cuantitativos se complementaron con técnicas de análisis cualitativo, orientadas a profundizar la comprensión del rol desempeñado por los distintos actores intervinientes, para esto se acudió a fuentes como la prensa regional, anuarios y documentación institucional.

⁹ Este mercado, dependencia de la empresa británica Ferrocarril Bahía Blanca Noroeste, constituyó el principal lugar de acopio de frutos del país y también el lugar habilitado para las transacciones de este tipo.

¹⁰ Sobre los Anuarios de la Dirección de Estadística de la Nación, por ejemplo, Rayes [2021] evidenció su debilidad en relación con el registro de los destinos de las exportaciones y en torno a los precios en el largo plazo. Por otro lado, se comprende que la actividad regional no solo se traduce en estos indicadores seleccionados, pero en una economía en donde la producción agraria desempeñaba una tarea central, consideramos que constituyen sus espacios nodales. Por último, se descarta del análisis el contrabando, práctica que se asume que existió -en especial en el marco de las restricciones impuestas al comercio-, pero de la cual contamos con escasas fuentes para trabajarla.



El espacio de análisis: el sistema portuario de Bahía Blanca

Bahía Blanca, ubicada al sur de la provincia de Buenos Aires en Argentina, constituyó a raíz de su ubicación costera, una ciudad en expansión sobre fines del siglo XIX al nuclear los circuitos comerciales de la zona centro y sur pampeana hacia el comercio internacional (véase mapa 1). Se ha analizado la forma en que el Estado y los particulares delinearon estrategias y mecanismos para la consolidación de Bahía Blanca como una plaza comercial de efectos agrarios y de consumos de un amplio *hinterland* [F. Costantini 2022]. Entre los factores relevantes puede destacarse la concesión brindada a la empresa británica Ferrocarril del Sur en 1884 que, asimismo, fundó un muelle moderno para el comercio ultramar. A partir de allí, se registró un aumento constante de la población, producción agraria y de los ingresos devenidos de este comercio. Esto propició que un grupo de empresarios ligados a las tareas de comercialización que conectaban las agrarias de la zona circundante y el comercio internacional ganaran posiciones de poder en el plano local y regional, ligados a estructuras empresariales crediticias nacionales e internacionales. Aunque con reconfiguraciones, el periodo que cierra la GG se caracterizó por la conformación de un tejido empresarial local volcado a la puesta en producción agraria para la exportación a partir de un contexto macroeconómico e internacional favorable.

Sobre fines del siglo XIX, el proceso de puesta en producción de la región sur bonaerense se llevó adelante a partir de la expansión del ovino. Los llamados frutos del país (cueros, lanas, cerdas, etc.), y dentro de estos particularmente la lana, se convirtieron en el producto en mayor medida transaccionado en el mercado local [G. Crisafulli 1994]. Para fines del siglo, la capacidad acopiadora de la ciudad destacaba en el total nacional, acentuándose con la inauguración en 1897 del Mercado Victoria (en adelante MV)¹¹ perteneciente al Ferrocarril Bahía Blanca Noroeste y arrendado por comercializadores particulares. A partir de 1904 constituyó el único espacio habilitado para las operatorias

¹¹ Desde su apertura, el edificio experimentó sucesivas ampliaciones que no hicieron más que reflejar los cambios y la creciente puesta en producción de la zona de influencia del comercio bahiense. A lo largo de los años, se inauguraron cinco galpones que aumentaron considerablemente la capacidad de almacenamiento. En total estaba dividido en 27 secciones con una superficie total de 53.012 m² y con prestaciones arquitectónicas especiales para facilitar la maniobra como la presencia de un túnel, sótanos, pisos elevados a la altura de carros y vagones y varias derivaciones de ramales para galpones que se fueron construyendo en los alrededores.

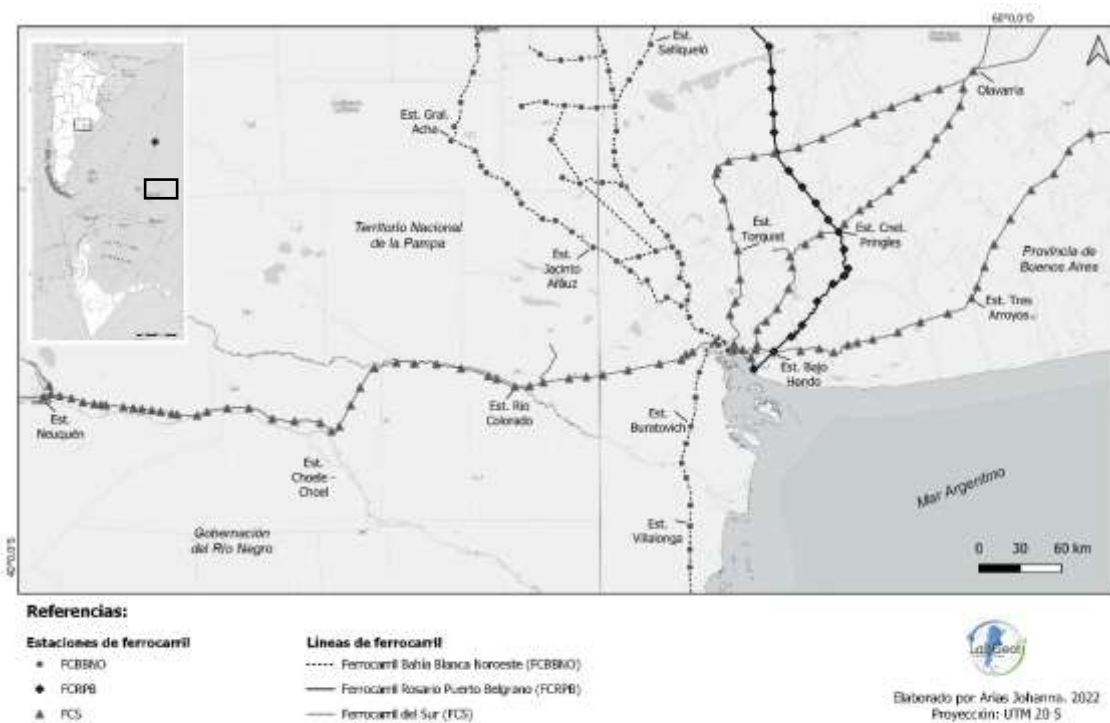
de los frutos del país en la ciudad, convirtiéndose en un lugar privilegiado para conocer el comercio regional de este tipo de productos. En 1903 la inauguración de la compañía Sansinena -asociada al grupo Tornquist [R. Pillado 1899] - con un muelle propio en puerto cuatrerros (hoy General Daniel Cerri), permitió un mayor aprovechamiento de las carnes de los ejemplares ganaderos de la región. La compañía no contaba con cámara frigorífica y procesaba principalmente carneros y bovinos congelados y carnes conservadas. Si bien la capacidad de faena no era una de las más importantes, contaba con capacidad de almacenamiento de más de 12.000 metros cuadrados [A. Lluch 2019].

Al igual que sucedía en el norte provincial, los cultivos de cereales, y en particular el trigo, se generalizaron en la región al comienzo del nuevo siglo, operando una transformación en el agro. Se produjo un fenómeno de fraccionamiento de la propiedad y aumentos de arrendatarios en quienes, principalmente, descansaba su cultivo. En el censo de 1914, solo en el partido de Bahía Blanca, 156.979 hectáreas estaban destinadas al trigo y registraba un fuerte incremento con respecto al censo de 1908 [República Argentina 1909]. Esta producción se efectuó a expensas de la ganadería que fue perdiendo su importancia relativa a la vez que vivía una progresiva reconversión hacia la cría de bovinos refinados. De todos modos, durante el periodo aquí analizado los ovinos seguirían primando sobre aquellos.

Para 1914 hacia Bahía Blanca confluía la producción de un importante territorio que involucraba el centro/sur bonaerense, el este pampeano y la norpatagonia. El año anterior, el puerto de Bahía Blanca se había ubicado en el tercer puerto del país y 57 a nivel internacional por arriba de Montevideo y Valparaíso en función de los valores transaccionados [Dirección General de Comercio e Industria 1915]. Para darnos una idea de su zona de influencia, el mapa 1 muestra los diferentes ramales de ferrocarril que tenían su destino en los puertos de Bahía Blanca. Lo cierto esta región no puede delimitarse únicamente por las líneas de ferrocarril, sino que eso debe complementarse con el accionar de comercializadores que desplegaron una serie de mecanismos para atraer la producción como créditos, adelantos y capitales [R. Ducós 1902].



Mapa 1: líneas de ferrocarril que confluyen a los puertos de Bahía Blanca hacia el año 1914.



Fuente: Costantini [2022]

Estas operaciones estuvieron en manos de comercializadores que manejaban un buen caudal de información ligada a la producción regional y se encargaron de conectar las tareas agrarias con las exportadoras y el comercio internacional a través de casas exportadoras y capitales internacionales. Ahora bien, este proceso se enmarcó en un contexto internacional que favorecía el libre comercio y la libre circulación de capitales en base al sistema del patrón oro. Entonces, ¿qué impacto tuvo la modificación de la situación internacional -a raíz de la GG- en estos desarrollos regionales? A continuación, se analiza el desempeño de la aduana local en relación con las análogas nacionales para luego avanzar sobre las características de la producción agraria regional, respectivamente.

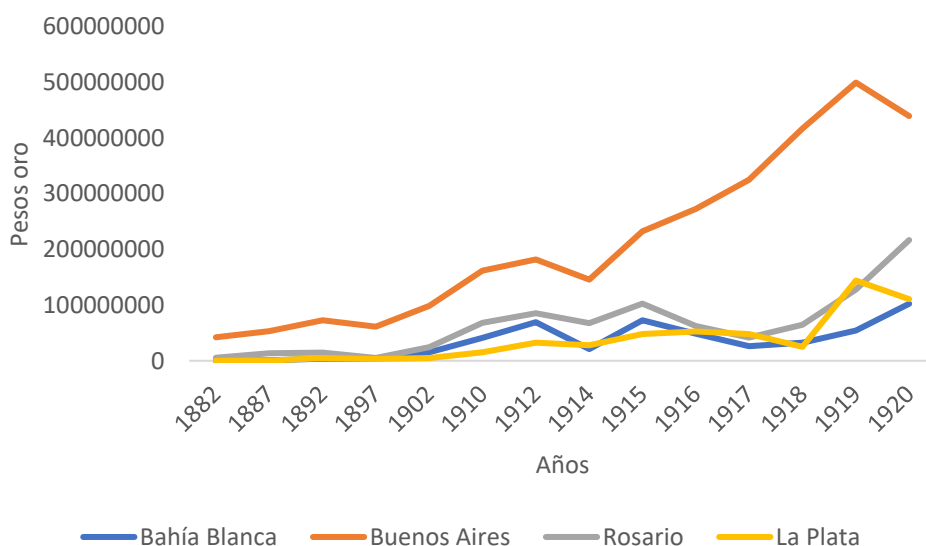
Posición relativa del puerto en el sistema nacional

La GG constituyó una primera pausa sobre el sistema portuario de Bahía Blanca que venía experimentando aumentos constantes en los valores de sus cantidades transaccionadas desde fines del siglo XIX. Mientras el puerto de Buenos Aires, luego de un cimbronazo inicial a raíz del inicio de la guerra en 1914, incrementó considerablemente sus ingresos,

Florencia Costantini "Puertos neutrales en conflictos atlánticos. Bahía Blanca (Argentina) durante la Gran Guerra (1914-1919)", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, N°29, Jul-dic 2026, pp. 1-28.

Bahía Blanca y Rosario tuvieron un desempeño oscilante (gráfico 1). El puerto de La Plata ganó posiciones en relación con Bahía Blanca. Los datos invitan a reflexionar sobre si existió una concentración de las actividades en el puerto de Buenos Aires. Si realizamos un análisis de la posición relativa de cada puerto en el total recaudado por las exportaciones en el nivel nacional, vemos que desde inicios del siglo existió una tendencia a la descentralización de la exportación, pero que la guerra pareció haber revertido. No obstante, el puerto de Buenos Aires no alcanzó los niveles de concentración relativos de fines del siglo XIX debido a la actividad de otros puertos cercanos de inauguración más reciente como el de La Plata. En un modelo de desarrollo donde la ubicación geográfica atlántica y pampeana apuntaló espacios económicos [J. Gelman 2011], la GG parece haber aumentado las divergencias a su interior.

Gráfico 1 comparación en pesos valor oro de las exportaciones entre los puertos de Bahía Blanca, Buenos Aires, Rosario y La Plata entre 1882 y 1920.



Fuente: Elaboración propia en base a República Argentina [1893], Dirección General de Estadística de la Nación [1916; 1922; 1923] y Dirección General de Estadística Nacional [1914; 1915; 1917; 1918; 1920]

Esta concentración en Buenos Aires no sería algo anormal en un contexto de guerra que involucró el frente marítimo a causa del bloqueo aplicado por los Aliados a las Potencias Centrales. Se pueden pensar en tres razones principales que expliquen esta disminución en Bahía Blanca. Por un lado, la escasa disponibilidad de barcos para el transporte que conllevó el aumento de los precios de los fletes marítimos a causa de la exigua flota mercantil propia [A. D. Desiderato 2023]. Por otro, la importancia del comercio con



Alemania por los puertos locales que, una vez prohibido este, explicaría el descenso del movimiento. Por ejemplo, en 1908, los barcos de bandera alemana ocuparon el segundo lugar luego de los buques de bandera inglesa [Dirección General de Estadística 1910].¹² Por último, no pueden omitirse las estrategias monopólicas que desarrollaron los Aliados al aplicar una política de concentración de las compras de productos vitales en ciertos espacios y favoreciendo empresas por sobre otras en función del tipo de capital que componían sus carteras.

La cuestión de los puertos neutrales fue un complejo tema dentro de la estrategia bélica británica que generó controversias al interior del mismo parlamento inglés. El bloqueo marítimo al comercio con el enemigo aumentó los controles de puertos y mares y redujo al mínimo posible los puertos neutrales activos. Dentro de un amplio abanico de opciones, las más radicalizadas proponían directamente la prohibición y vigilancia total de este tipo de puertos, posición que no contaba con una anuencia total por, además de considerarla impracticable, resultar poco beneficiosa para los propios intereses Aliados. Una posición intermedia -que finalmente predominó- trató de evitar “privarles de todo suministro a los países neutrales” y que tampoco implique “hacer crecer la hierba de las calles de los puertos neutrales”, haciendo un acto “de buena fe” [E. Grey 1916: 20].

De cualquier manera, la vigilancia resultó intensa, sucediéndose una serie de apresamientos y ataques de vapores “sospechosos” en las costas nacionales [A. D. Desiderato 2023] que, incluso, afectó al tráfico de cabotaje y, por lo tanto, al comercio en la región que nos ocupa. En la línea marítima sur, por ejemplo, se capturó un barco de la empresa Hamburgo Sudamericana. A pesar de que se encontraba realizando tareas sobre el mercado interno argentino, las razones de su captura se debían a que su dirección comercial y buena parte de sus activos accionarios estaban en territorio enemigo al de los Aliados [Argentina. Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto 1916]. La situación se agravaba con el fondeo de buques de banderas enemigas en los puertos locales. Estos vapores ociosos, en el marco de un aumento inusitado de los costos de los fletes marítimos, ocasionaron fuertes críticas en torno a la situación de desventaja que quedaba

¹² Los nuevos estudios han llamado la atención sobre la importancia del comercio con Alemania para el periodo [E. Míguez *et al.* 2014]

el comercio nacional¹³ y el escaso poder de decisión de los agentes nacionales sobre el mismo.¹⁴

Por las razones antes mencionadas, no llamaría la atención que las actividades en los puertos neutrales se hayan visto seriamente afectadas con relación al periodo previo. Esto se corrobora con que, al fin de la guerra, se revierte la tendencia a la centralización en la capital y aumenta la participación relativa de los puertos más distantes, como puede verse para los casos de Bahía Blanca y Rosario en el gráfico 1.¹⁵ En la región, la posición atlántica y la dotación de recursos que otrora propiciaron el despliegue del puerto local,¹⁶ durante la GG provocaron una retracción de las actividades a razón del frente marítimo, generando tensiones acerca del poder de decisión de los intereses del comercio nacional sobre la actividad marítima. Ahora bien, resta preguntarnos acerca de las vinculaciones entre este descenso del movimiento portuario con las actividades agrarias y comerciales regionales.

Producción y comercialización

En un contexto en el que la agricultura avanzaba sobre las actividades de pastoreo,¹⁷ la GG incentivó un retorno relativo a estas últimas que se corrobora con los ingresos intermitentes en el Mercado Victoria luego del año 1915 [Gráfico 2]. Aunque la historiografía coincide en señalar este viraje, un acercamiento regional permite complejizar el diagnóstico e identificar lineamientos que se profundizarían posteriormente, detectando tendencias zonales en el territorio pampeano.

Gráfico 2: Ingresos al Mercado Victoria de Bahía Blanca entre 1911 y 1920, dividido por producto

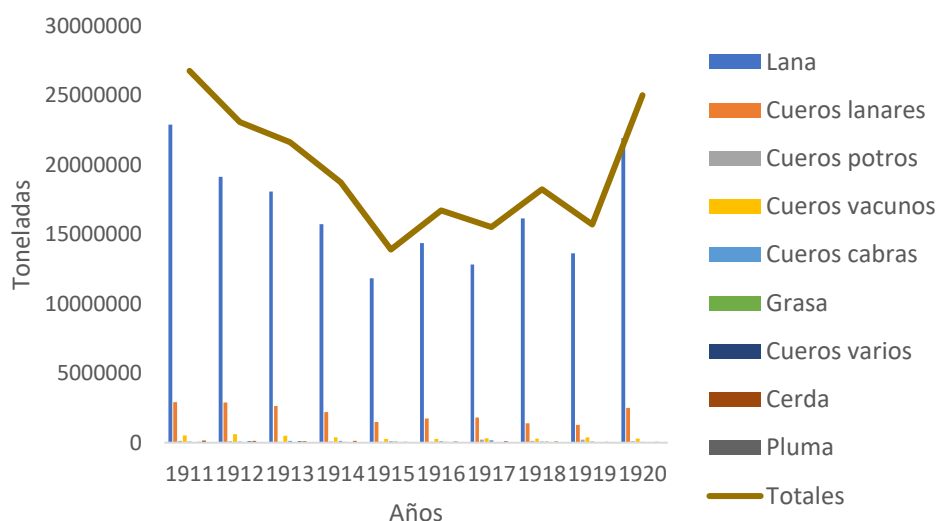
¹³ 1917 “Los buques alemanes internados”. *La Nueva Provincia*, 19 de abril: 7.

¹⁴ 1916 “Comercio marítimo entre la espada y la pared”. *La Nueva Provincia*, 20 de febrero: 5.

¹⁵ Debe tenerse en cuenta que a la normalización del comercio exterior se le agregó la inauguración de dos puertos cercanos a Bahía Blanca: Quequén y Mar del Plata en 1922 [J. Mateo Oviedo 2014; S. S. Gonzalez et al. 2015]

¹⁶ Según Gelman, han sido principalmente estas disposiciones las que iniciaron la “gran divergencia” regional luego de la crisis del régimen colonial en el siglo XIX [2011].

¹⁷ Apuntalada, principalmente, por factores institucionales como la ayuda en semilla a los productores, los proyectos de colonización y por el aumento de precios de los cereales y los bovinos.



Fuente: elaboración propia en base a Archivo Ferrowhite. Carpeta Mercado Victoria. Folio 18

A partir de la combinación de los diferentes indicadores analizados —existencias en el Mercado Victoria, actividad portuaria y ferias de la Sociedad Rural de Bahía Blanca— pueden señalarse cinco tendencias que se desarrollan durante este periodo. En primer lugar, la visibilización del límite de la frontera productiva extensiva, que condicionó los totales obtenidos. En segundo término, el aumento relativo en la producción de bovinos y sus derivados. En tercer lugar, el incremento sostenido en la comercialización de ejemplares ganaderos que, junto con las dificultades de ciertas empresas exportadoras, consolidó a la región como zona criadora, cuyos animales se destinaban a la invernada para exportación, la venta de ejemplares hacia la capital o al mercado interno. Cuarto, el uso del Mercado Victoria como lugar de acopio para delinear estrategias de comercialización y, por último, la creciente especialización cerealera del puerto.

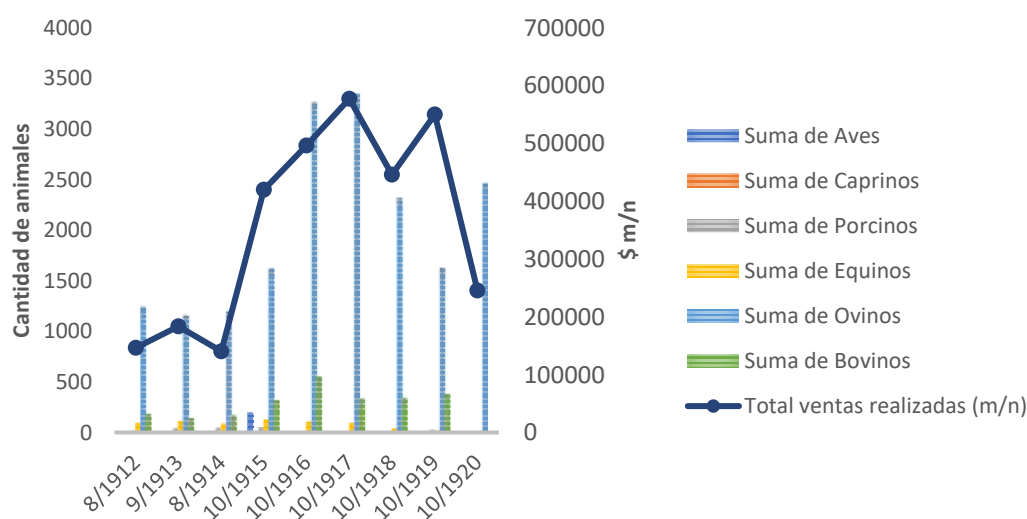
La demanda europea de carnes congeladas, “frutos del país” —lanas, cueros, cerdas— y el aumento de sus precios internacionales a partir de 1915¹⁸ contribuyeron al registro, en 1918, del mayor volumen de entradas al Mercado Victoria desde 1913. Sin embargo, estos niveles no alcanzaron los valores máximos de 1906, lo que permite advertir dos

¹⁸ La lana registró una tendencia al alza que escaló en 1916, llegando a su punto máximo en 1918 al igual que los cueros laneros y los carneros congelados. Desempeño similar registraron los cueros vacunos, aunque en 1918 declinaron. Los bovinos y carneros enfriados aumentaron más que los congelados, indicando los beneficios de la nueva tecnología de conservación. Los cereales permanecieron más inestables, registrando subas y bajas en el 1915 y 1916 respectivamente. La fuerte sequía de 1917 favoreció un alza que se mantuvo luego [Dirección General de Estadística de la Nación 1918; 1922].

condiciones simultáneas. Por un lado, el viraje hacia la ganadería fue parcial y coexistió con los cereales, profundizando la expansión de la producción mixta. Por otro, los límites de la frontera productiva, que, pese al aumento de existencias, no habilitaron un salto cuantitativo respecto del pasado. A diferencia de la crisis de 1890 —resuelta a partir de la incorporación de nuevas tierras y el crecimiento cerealero—, durante la GG la mejora en las ganancias dependió más de las condiciones internacionales y de la capacidad de los productores para intensificar la productividad.

Un rasgo destacado fue el aumento relativo de los bovinos, favorecido tanto por los precios -ya sea en congelado o enfriado- como por su mejor adecuación a los esquemas de rotación de cultivos propios de la producción mixta. Además de los ingresos del MV que nos muestran este cambio en los planteles [Gráfico 2], la Sociedad Rural de Bahía Blanca exhibió un incremento continuado en las exposiciones y ferias realizadas desde 1912 [Gráfico 3]. La reorientación regional a la ganadería evidenció un importante crecimiento del comercio de ejemplares que estuvo correlacionado con el de los precios. Si bien hubo crecimiento relativo de los planteles vacunos, el grueso de la producción continuó siendo ovina lo que explica la importancia de sus principales derivados en las existencias del MV: lana y cueros.

Gráfico 3: Cantidad de animales y recaudación obtenida en las exposiciones de la Sociedad Rural de Bahía Blanca desde 1912 a 1920



Fuente: Elaboración propia en base a “Sociedad Rural de Bahía Blanca”. *La Nueva Provincia*, 11 de abril de 1928, Número Especial: Centenario de Bahía Blanca 1928, 536.



De todos modos, este aumento pecuario no se tradujo en una suba de las exportaciones de carne, ni tampoco de frutos del país por los puertos locales que, por el contrario, mostraron una tendencia descendente. La situación de las grandes empresas exportadoras regionales puede darnos razones de esta declinación. Por un lado, desde 1914 las exportaciones de carnes congeladas por el puerto de la compañía Sansinena bajaron abruptamente y, finalmente, en 1918 se interrumpieron. Las dificultades radicaron en las cuotas de exportaciones y conflictos laborales en la planta local. Con respecto a lo primero, durante el conflicto el mercado inglés -principal destino- estuvo intervenido y el gobierno favoreció a empresas británicas como Las Palmas por sobre otras [A. Lluch 2019].¹⁹ Asimismo, situaciones internas afectaron el desempeño de dicha empresa a partir de 1916 que hicieron que cerrara sus puertas en reiteradas oportunidades. En efecto, desde 1916 se venían dando huelgas de obreros en relación con la difícil coyuntura de alza de precios de los consumos cotidianos que no se vieron traducidas en sus salarios [H. Perrière 2005]. Una de ellas, a través de una fuerte represión, dejó el saldo de un hombre muerto y el posterior cierre del establecimiento durante este año.²⁰ La apertura de fábricas similares en la Patagonia (Río Gallegos y Puerto San Julián) también afectó su desempeño al atentar contra el monopolio sobre el sur argentino. Durante 1919 y 1920 no se registraron exportaciones de carnes elaboradas por el puerto local. Según la prensa, se denunciaba que la empresa continuaba comerciando con los productos que tenía almacenados en sus cámaras, mientras que abarataba costos con el cesanteo de sus empleados y el cierre de sus puertas.²¹ Tanto por la situación interna de la misma empresa como por la coyuntura de negociaciones impuesta por los Aliados, las carnes para la exportación no parecieron constituir, luego de 1916, una opción regional, por lo pronto a través del puerto local.

Otras empresas de origen regional también se vieron afectadas por la política de compras de los Aliados. Hasta antes del inicio del conflicto, una de las principales compañías de frutos del país era Diego Meyer & Cía. que no sólo había avanzado sobre el mercado interno, expandiendo sus actividades hacia el sur -con sucursales en Trelew, Camarones

¹⁹ Previamente, se había llegado a un acuerdo sobre los porcentajes de carnes que cada empresa introduciría en los mercados exteriores para evitar la saturación y los desequilibrios de precios [P. Smith 1968].

²⁰ 1917 “Huelga en Cuatrerros. Un suceso sangriento”, *El Siglo*, 1 de diciembre: 2.

²¹ 1917 “La huelga de los frigoríficos, desesperada situación de los obreros”, *El Siglo*, 21 de diciembre: 2.

y Puerto Madryn-, sino también sobre la exportación de lanas y cueros [R. Lloyd 1911]. Si miramos su cartera accionaria, no es extraña esta disminución de actividades, ya que Diego Meyer era de origen alemán, su principal socio José Croft austríaco y el socio comanditario era una empresa alemana (Fuhrmann & Cía) [Enciclopedia Nacional 1917]. Si bien las listas negras se habían comenzado a utilizar tempranamente en Gran Bretaña, para 1916 se aplicaron a Latinoamérica [P. Dehne 2018] y Diego Meyer & Cía. las integraron desde aquel año.²²

Siguiendo a Albert [1988], la guerra pareció constituir un momento propicio para que los capitales Aliados ganaran posiciones en ciertos negocios estratégicos en América Latina, sobre todo, en la exportación de alimentos y materias primas. De todos modos, en el caso de estudio esto no perduró en el tiempo, para 1921 observamos la recomposición de Meyer & Cía. en detrimento de otros colegas como Bartolomé Tellarini cuyos capitales provenían de la compañía francesa Wenz & Cía.²³ Para este tipo de empresas que combinaban los capitales internacionales con los “locales” -que aportaban una serie de activos tangibles e intangibles- no podría verse un desplazamiento total a raíz de la GG, sino más bien coyuntural que, sin embargo, afectó a sus actividades.²⁴ El uso de testaferreros con el fin de continuar en operaciones fue el mecanismo utilizado para salvar este impedimento. Diego Meyer intentó extender su actuación a través del particular Novara Francisco. No obstante, fueron rápidamente detectado por la inteligencia británica e incorporado a las listas negras comerciales que se actualizaban periódicamente.²⁵ Conviene recordar que la gestión de los puertos de Bahía Blanca estaba a cargo de dos empresas británicas lo que pudo haber favorecido este seguimiento. Mientras tanto, la acumulación de existencias en el MV también se presentó como una estrategia hasta la “solución” de la problemática bélica y la habilitación nuevamente para comerciar.²⁶ Hacia 1920 este lugar registraba las máximas históricas acumuladas y en 1921 se produjo una

²² 1916 “Schedule. Additions to list. Argentina and Uruguay”. *The London Gazette*, 10 de noviembre: 10848.

²³ 1911 “Galería de comerciantes e industriales: Bartolomé Tellarini”, *La Semana Comercial*, 19 de agosto: 4. 1922 “Salida de lanas y cueros por barraca”, *La Nueva Provincia*, 1 de enero: 15.

²⁴ En el comercio internacional general se verifica, de igual manera, la recomposición del comercio con Alemania [E. Míguez *et al.* 2014].

²⁵ 1917 “Schedule. Additions to the list. Argentina and Uruguay”. *The London Gazette*, 27 de abril: 3952.

²⁶ Tampoco se podría descartar las vinculaciones que podría tener Meyer con colegas que en el periodo aumentan sus transacciones como, por ejemplo, Tellarini o Lanusse y Olaciregui. Empero no hallamos aún evidencia que apunte en este sentido.



exportación de lanas por el puerto local que superó al doble aquello ingresado al MV, lo que indicaría una fuerte liquidación de existencias [Dirección General de Estadística de la Nación 1922].

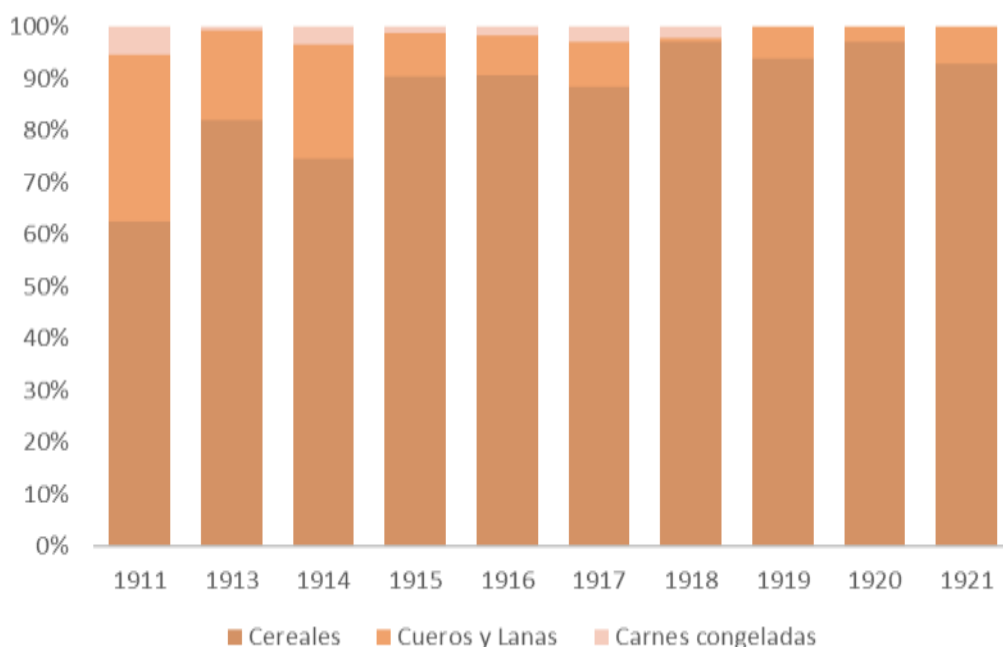
Entonces, este regreso a la inversión pecuaria consolidó a la región como zona criadora, cuyos animales se destinaban a la invernada para exportación, la venta de ejemplares hacia la capital y/o al mercado interno. La imposibilidad de la exportación directa condujo a la concreción, en el plano local, de un Matadero Municipal que buscaba ubicar la oferta de ejemplares disponibles y abastecer el consumo interno de carnes y menudencias en una localidad que aumentaba su población urbana [F. Costantini 2017]. En un escenario nacional de profundo conflicto entre los sectores de la cadena cárnica -que incorporaba progresivamente el sistema de enfriado- como también de debate sobre las prácticas de *trust* [P. Smith 1968], la ganadería regional profundizó su orientación a la cría de bovinos, continuando con una fuerte presencia de los ovinos para consumo y derivados. Por consiguiente, a la producción mixta que primaba en los campos de la región se le sumó el pastoreo mixto.

Las estrategias empresariales de los comercializadores de la plaza revelan esta apuesta por la cría. Para 1915, un grupo de intermediarios que operaban en el MV conformaron la sociedad anónima Consignatarios Unidos que buscaba apuntalar el mercado regional de haciendas a partir de la compra y venta de ejemplares desde diversos puntos del país como Chubut, Río Negro, Neuquén, territorio pampeano y el sur de Córdoba que eran distribuidas en Bahía Blanca a otras zonas del país [Enciclopedia Nacional 1917]. La componían los comerciantes regionales mayoristas más importantes del momento en materia pecuaria como Geddes, Iraldi, Canessa, Moore, entre otros, quienes juntaron sus capitales y escalas de negocios para lograr un mayor radio de acción. Sus actividades principales se desarrollaban en el marco de las exposiciones nacionales de la Sociedad Rural de Bahía Blanca, lo que explica el impulso que las mismas recibieron desde ese año como muestra el gráfico 3. Es decir, en la región el estímulo que tuvo el aumento de los precios internacionales se tradujo en el incentivo por la cría y el pastoreo mixto en la región.

La suma de los factores anteriormente mencionados derivó en que, durante la contienda, el puerto de Bahía Blanca se especializase aún más en los cereales. En 1918 del total de

pesos oro recaudado por la aduana local 95% correspondía a este ítem; 75% al trigo y 20% a la avena. Si bien nuevos rubros aparecieron en la cartera de exportación como harinas y vinos, lo hicieron de modo muy reducido y solo por un año. Por otro lado, la diversificación de los productos exportados siguió siendo amplia como en el periodo anterior, aunque creció la presencia relativa de los cereales como puede observarse en el gráfico 4. Claramente, los puertos de Bahía Blanca se orientaron cada vez más a la exportación de cereales lo que trajo aparejado importantes cambios en la dinámica ganadera regional. Asimismo, esta tendencia evidente para los contemporáneos trajo nuevos posicionamiento y peticiones por parte de los sectores productivos.

Gráfico 4: Porcentaje sobre el total de las ganancias obtenidas en pesos oro en el puerto de Bahía Blanca



Fuente: Elaboración propia en base a Dirección General de Estadística de la Nación [1916; 1922; 1923] y Dirección General de Estadística Nacional [1914; 1915; 1917; 1918; 1920]

En efecto, los cambios en la demanda propiciados por la guerra, así como la presencia portuaria británica parece haber favorecido la predisposición de grupos regionales a la diversificación sobre la gestión de los muelles locales. Los condicionamientos impuestos por el mercado internacional apuntalaron proyectos en ciernes que buscaban solucionar un problema de larga duración sobre el sur bonaerense; la infraestructura a cargo de compañías privadas de origen inglés [J. B. Foguroa 1898]. En la prensa local, bajo la



idea de las “lecciones de la guerra”, aparecieron una serie de peticiones orientadas a los poderes nacionales al respecto que reparaban en la necesidad de lograr mayores márgenes de autonomía con relación al mercado internacional.²⁷

Finalmente, en las sesiones ordinarias de 1922 el diputado radical Mario Guido presentó la concreción de un nuevo muelle que sería construido y gestionado por el Estado nacional, logrando su aprobación el mismo año [M. M. Guido 1923]. Para Guido “la presión agobiante de las empresas” [8] se profundizaba y era necesario una solución que, consideraba, llegaría con la inauguración del nuevo puerto. Sin embargo, la obra demoró más de lo esperado y pudo ponerse en funcionamiento en 1932 cuando la situación nacional y, especialmente, internacional había cambiado profundamente.

Reflexiones finales

El último tiempo ha sido testigo de un auge de los estudios orientados a los impactos de la GG en Latinoamérica. En este marco, el presente trabajo analizó el desempeño económico de una zona al interior de la región pampeana argentina a partir de una reflexión sobre el sistema portuario de Bahía Blanca. Es sabida las dificultades heurísticas y metodológicas que contemplan los análisis de tipo regional, en particular, aquellos que se enfocan en clave histórica. Estos escollos se sortearon a través de la combinación de un conjunto de datos estadísticos y cualitativos. Si los autores habían indicado que la GG había tenido efectos sectoriales disimiles en función de la forma en que cada sector se articulaba con el mercado internacional en el plano de inversiones, exportaciones e importaciones, el presente trabajo demostró que la dimensión regional también intervino en esta variable, en tanto la guerra impuso nuevas reglas en torno a la comercialización marítima y sus transportes que afectaron de diferentes maneras a los territorios atlánticos.

A través del análisis se pudo ver que, ante la situación de incertidumbre internacional, la alteración de los precios y las condiciones impuestas por los Aliados al comercio, empresas y empresarios que habían estado operando a través de la plaza de Bahía Blanca siguieron diversas estrategias. Ayudados por un contexto que favorecía la producción

²⁷ Diarios de diferentes corrientes ideológicas parecían compartir estas visiones: 1920 “Industria Regional. Una iniciativa” *El siglo*, 4 de enero: 4; 1918 “El precio de la carne”, *Nuevos Tiempos*, 30 de septiembre: 1; 1920 “¿Por qué es tan cara la vida?”, *Nuevos Tiempos*, 15 de mayo: 5; 1915 “Bastarse a sí mismo”, *La Nueva Provincia*, 23 de febrero: 2.

pecuaria, se registró un aumento sobre estas inversiones que, en el último tiempo, se habían visto relegada por el cereal, profundizando, entonces, la producción mixta. Habida cuenta de las dificultades registradas para operar de las empresas exportadoras como Sansinena y Diego Meyer & Cía., la zona experimentó un auge de la cría para la venta al mercado regional y/o para la exportación vía puerto de Buenos Aires. En efecto, durante este periodo se registra, por un lado, un aumento de los totales exportados por el puerto de la capital que explica la creciente concentración recaudatoria y, por otro, el acopio como estrategia comercializadora en el Mercado Victoria.

Para concluir, entonces, la GG con un gran frente marítimo impactó en el derrotero de un puerto que hasta el momento había tenido un desempeño creciente. La problemática marítima se impuso como un asunto apremiante para la economía regional lo que inició las tratativas para la conformación de un puerto nacional, proyecto que sería aprobado, finalmente, en 1922.

Bibliografía

ALBERT, BILL

1988 *South America and the First World War: The Impact of the War on Brazil, Argentina, Peru and Chile*. Cambridge University Press. New York.

ÁLVAREZ, JUAN

1929 *Temas de historia económica Argentina*. El Ateneo. Buenos Aires.

ARGENTINA. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

1916 *El apresamiento del Vapor Mitre: documentos oficiales*. Peuser. Buenos Aires.

BALSA, JAVIER

1993a El impacto de la Gran Depresión en la estructura agraria pampeana (un estado de la cuestión). *Estudios de la Historia Rural III* (15): 59–77.

1993b La conformación de la burguesía rural local en el Sur de la pampa argentina, desde finales del siglo XIX hasta la década del treinta. El partido de Tres Arroyos, en *La problemática agraria. Nuevas aproximaciones*, vol. Volumen II. Centro Editor de América Latina. Buenos Aires: 103–131.

BARSKY, OSVALDO y JULIO DJENDEREDJIAN

2006 Problemas y desafíos de una gran cuestión abierta. La historiografía pampeana del siglo XX, en *La historia económica argentina en la encrucijada: balances y perspectivas*, Jorge Gelman (ed.). Prometeo. Buenos Aires: 247–267.

BARSKY, OSVALDO y JORGE GELMAN

2009 *Historia del agro argentino: desde la Conquista hasta comienzos del siglo XXI*. Sudamericana.



BARSKY, OSVALDO y ALFREDO PUCCIARELLI

1991 Cambios en el tamaño y el régimen de tenencia de las explotaciones agropecuarias pampeanas, en *El desarrollo agropecuario pampeano*, Osvaldo Barsky (ed.). Grupo Editor Latinoamericano. Buenos Aires: 309–454.

BELINI, CLAUDIO

2017 *Historia de la industria Argentina. De la independencia a la crisis del 2001*. Sudamericana. Buenos Aires.

BOSA, MIGUEL SUÁREZ

2014 Atlantic Ports: An Interpretative Model, en *Atlantic Ports and the First Globalisation, c. 1850–1930*, Miguel Suárez Bosa (ed.). Palgrave Macmillan UK (Cambridge Imperial and Post-Colonial Studies Series). London: 1–18. doi: 10.1057/9781137327987_1.

CAPELLO, ROBERTA

2006 La economía regional tras cincuenta años: desarrollos teóricos recientes y desafíos futuros. *Investigaciones Regionales= Journal of Regional Research* (9): 171–194.

CERDÁ, JUAN MANUEL

2009 Los Censos históricos como fuente para el estudio de la participación femenina en el mercado. El caso de la provincia de Mendoza a comienzos del siglo XX. *Mora* (15): 53–72.

COMPAGNON, OLIVIER; CAMILLE FOULARD, GUILLEMETTE MARTIN, et al.

2018 La Primera Guerra Mundial en América Latina. Balance historiográfico, horizontes de investigación, en *La Gran Guerra en América Latina. Una historia conectada*. CEMCA. México: 9–26.

CORAGGIO, JOSÉ LUIS

1978 La problemática acerca de las desigualdades regionales. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 12 (02), 1 de mayo: 182–202. doi: 10.24201/edu.v12i02.406.

CORTÉS CONDE, ROBERTO

1998 La economía de exportación de Argentina, 1880-1920. *Anuario IEHS* (13): 27–76.

COSTANTINI, FLORENCIA

2017 Política y modernización en el radicalismo bonaerense: el Matadero Municipal de Bahía Blanca (1912-1918). *Identidades*, 7 (12): 30–48.

2022 *Los empresarios de la Liverpool sureña. Negocios, trayectorias y redes (Bahía Blanca, 1884-1914)*. Prohistoria. Rosario.

CRISAFULLI, GUSTAVO

Florencia Costantini “Puertos neutrales en conflictos atlánticos. Bahía Blanca (Argentina) durante la Gran Guerra (1914-1919)”, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, N°29, Jul-dic 2026, pp. 1-28.



1994 Para una historia de la burguesía pampeana. Terratenientes y comerciantes en el sur bonaerense a fines del siglo XIX. *Estudios sociales*, IV (7): 69–81.

DEHNE, PHILLIP

2018 América Latina en la estrategia global de Gran Bretaña, en *La Gran Guerra en América Latina. Una historia conectada*. CEMCA. México: 137–148.

DESIDERATO, AGUSTÍN DANIEL

2023 *Defensa e intereses marítimos. Un estudio acerca de la influencia de la Primera Guerra Mundial en la Armada Argentina (1914-1928)*. Teseo. Buenos Aires.

DI TELLA, GUIDO y MANUEL ZYMELMAN

1967 *Las etapas del desarrollo económico argentino*. Eudeba. Buenos Aires.

DÍAZ ALEJANDRO, CARLOS FEDERICO

1975 *Ensayos sobre la historia económica argentina*. Amorrortu. Buenos Aires.

DIRECCIÓN GENERAL DE COMERCIO E INDUSTRIA

1915 *Comercio internacional argentino: algunas cifras sobre su progreso*. Ministerio de Agricultura. Buenos Aires.

DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA

1910 *Anuario de la Dirección General de Estadística correspondiente al año 1908*, 3 vols. Compañía Sud-americana de Billetes de Banco. Buenos Aires.

DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA DE LA NACIÓN

1916 *Extracto Estadístico de la República Argentina correspondiente al año 1915*. Compañía Sud-americana de Billetes de Banco. Buenos Aires.

1918 *Intercambio económico de la República*, Alejandro Bunge (ed.). Talleres gráficos Argentinos de I. J. Rosso. Buenos Aires.

1922 *El comercio exterior de la República Argentina en el trienio 1918-1920*. Talleres gráficos Argentinos de I. J. Rosso. Buenos Aires.

1923 *Análisis del comercio exterior argentino en los años 1910 a 1922*. Dirección General de Estadística de la Nación. Buenos Aires.

DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA NACIONAL

1914 *Anuario de la Dirección General de Estadística correspondiente al año 1913*. Compañía Sudamericana de Billetes de Banco. Buenos Aires.

1915 *Anuario de la Dirección General de Estadística correspondiente al año 1914*. Compañía Sudamericana de Billetes de Banco. Buenos Aires.

1917 *Anuario del comercio exterior de la República Argentina correspondiente al año 1915*. L. J. Rosso y cía. Buenos Aires.

1918 *Anuario del comercio exterior de la República Argentina año 1916*. L. J. Rosso y cía. Buenos Aires.

1920 *Anuario del comercio exterior de la República Argentina año 1917 y noticia sumaria del decenio 1910-1919*. Mercatali. Buenos Aires.



DUCÓS, RICARDO

1902 *Bahía Blanca*. Centro Comercial. Bahía Blanca.

ENCICLOPEDIA NACIONAL

1917 Bahía Blanca y sus alrededores, en *Hombres y cosas de la Argentina*. Buenos Aires.

FOGUEROA, JULIO B.

1898 *Estudios sobre puertos de la Provincia de Buenos Aires*, 4 vols. Ministerio de Obras Públicas de la Provincia. La Plata.

GELMAN, JORGE (ed.)

2011 *El mapa de la desigualdad en la Argentina del siglo XIX*. Prohistoria. Rosario.
2017 De la historia agraria a la historia de las desigualdades, un recorrido y varios homenajes. *Anuario IEHS*, 32 (2), diciembre: 47–58.

GERCHUNOFF, PABLO y HORACIO AGUIRRE

2006 *La economía argentina entre la Gran Guerra y la Gran Depresión*. CEPAL (Serie Estudios y Perspectivas)(32). Buenos Aires.

GONZALEZ, SUSANA SORAYA y BRUNO ROHOU

2015 Entre lo oficial y lo personal. La construcción del Puerto de Mar del Plata en la visión de un ingeniero francés., en 6tas Jornadas Internacionales e Interdisciplinarias de Estudios Portuarios, agosto. Rosario, Argentina. <<https://hal.science/hal-01744460>>. Consultado el 25 de mayo de 2026.

GRAVIL, ROGER

1977 The Anglo-Argentine Connection and the War of 1914-1918. *Journal of Latin American Studies*, 9 (1): 59–89.

GREY, EDWARD

1916 *Las medidas de Gran Bretaña contra el comercio alemán: discurso pronunciado en la Cámara de los Comunes el 26 de enero de 1916*. T. Nelson. Londres.

GUERREIRO, HÉCTOR

2011 *Los Ferrocarriles en Bahía Blanca*, 2 vols. Bahía Blanca.

GUIDO, MARIO M.

1923 *Proyectos de ley sobre puerto nacional y zona franca en Bahía Blanca: año 1922*. Cámara de diputados,. Buenos Aires.

HOBBSAWM, ERIC

1998 *Historia del siglo XX*. Crítica. Buenos Aires.

LÁZZARO, SILVIA

Florencia Costantini "Puertos neutrales en conflictos atlánticos. Bahía Blanca (Argentina) durante la Gran Guerra (1914-1919)", *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, N°29, Jul-dic 2026, pp. 1-28.



1992 *Estado, capital extranjero y sistema portuario argentino*, 2 vols. Centro Editor de América Latina. Buenos Aires.

LEPETIT, BERNARD

1998 Sobre a escala na história, en *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV. Fundação Getúlio Vargas. Río de Janeiro: 77–102.

LLOYD, REGINALD

1911 *Impresiones de la República Argentina en el siglo veinte; su historia, gente, comercio, industria y riqueza*. Lloyd's Greater Britain Pub. Co. Londres.

LLUCH, ANDREA

2019 Las empresas frigoríficas en Argentina: estrategias empresariales y cambios en el sector industrial (1882-1930). *América Latina en la historia económica*, 26 (2).

LLUCH, ANDREA y NORMA LANCIOTTI

2012 Las Empresas Europeas En Argentina: Condicionantes, Destinos de Inversión y Cambios Organizativos Entre La Primera y La Segunda Guerra Mundial. *Desarrollo Económico*, 52 (205): 119–146.

MATEO OVIEDO, JOSÉ

2014 El impacto de un nuevo puerto: la construcción de su hinterland y de su foreland. Puerto Quequén, provincia de Buenos Aires entre 1921 y 1932. *Mundo agrario*, 15 (29).

MÍGUEZ, EDUARDO

2008 *Historia económica de la Argentina. De la conquista hasta la crisis de 1930*. Sudamericana. Buenos Aires.

MÍGUEZ, EDUARDO y AGUSTINA RAYES

2014 La naturaleza de la dependencia, la dependencia de la naturaleza: exportaciones y crecimiento económico en Argentina 1890-1938, en perspectiva comparada. *Desarrollo Económico*, 53 (211): 313–344.

MONCAYO JIMENEZ, EDGAR

2001 *Evolución de los paradigmas y modelos interpretativos del desarrollo territorial*. ILPES-CEPAL (Gestión Pública)(13). Santiago de Chile.

PERRIÈRE, HERNÁN

2005 Huelgas obreras en Bahía Blanca (1917-1919): algunos elementos para re-discutir el rol del estado durante el gobierno de Irigoyen, en *Estudios culturales, modernidad y conflicto en el Sudoeste Bonaerense*. Universidad Nacional del Sur. Bahía Blanca: 91–102.

PILLADO, RICARDO

1899 *Anuario Pillado: de la deuda pública y sociedades anónimas establecidas en la República Argentina*. Ricardo Pillado. Buenos Aires.

**RAYES, AGUSTINA**

2014 Los destinos de las exportaciones y la neutralidad argentina durante la Primera Guerra Mundial. *Política y cultura* (42): 31–52.

2021 Temas y problemas del comercio exterior sudamericano en perspectiva histórica. *Anuario CEEED*, 13 (16): 165–177.

REGUERA, ANDREA

2006 *Patrón de estancias. Ramón Santamarina: una biografía de fortuna y poder en la pampa*. Eudeba. Buenos Aires.

REPÚBLICA ARGENTINA

1893 *Estadística del comercio y la navegación de la República Argentina correspondiente al año 1892*. Compañía Sudamericana de Billetes de Banco. Buenos Aires.

1909 *Censo agropecuario nacional. La ganadería y la agricultura en 1908*, 3 vols. Talleres de publicaciones de la oficina meteorológica Argentina. Buenos Aires.

RIBEIRO, ANA LUIZA y MAURO PADULA

2019 *La política de neutralidad seguida por Argentina frente a la Primera Guerra Mundial*, tesis de Tesis de Licenciatura. Universidad ORT Uruguay. Montevideo.

RINKE, STEFAN

2024 Puertos latinoamericanos en la Gran Guerra y su vinculación con Europa: los casos de Valparaíso, Buenos Aires y Río de Janeiro. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, 24 (2), 1 de diciembre: e215. doi: 10.24215/2314257Xe215.

ROFMAN, ALEJANDRO

1993 Las economías regionales. Un proceso de decadencia estructural, en *Más allá de la estabilidad*, Pablo Bustos (ed.). Fundación Friedrich Ebert. Buenos Aires: 161–189.

SÁNCHEZ, EMILIANO GASTÓN

2013 Ecos argentinos de la contienda europea. La historiografía sobre la Primera Guerra Mundial en la Argentina [Artículo evaluado por pares]. *Políticas de la Memoria* (13): 163–169.

2024 *Batallas de tinta y papel: la prensa de Buenos Aires ante la Primera Guerra Mundial*. Tren en Movimiento. Temperley.

SMITH, PETER

1968 *Carne y política*. Paidós. Buenos Aires.

TATO, MARÍA INÉS

2014 La Gran Guerra En La Historiografía Argentina: Balance y Perspectivas de Investigación. *Iberoamericana*, XIV (53): 91–101.

2017 *La trinchera austral. La sociedad argentina ante la Primera Guerra Mundial*. Prohistoria. Rosario.

VIEGO, VALENTINA

2004 Empresarialidad e instituciones: dos nuevas perspectivas del análisis regional contemporáneo. *EURE (Santiago)*, 30 (90), septiembre: 41–63. doi: 10.4067/S0250-71612004009000004.

ZEBERIO, BLANCA

1991 La ‘utopía’ de la tierra en el Nuevo Sud. Explotaciones agrícolas, trayectorias y estrategias productivas de los agricultores (1900-1930). *Anuario IEHS: Instituto de Estudios histórico sociales* (6): 81–112.