



Derrotar la distancia. Articulación al mundo y políticas de la conexión en la Argentina, 1870-1910

Defeat the distance. Integration to the world and connection policies in Argentina, 1870s-1910s

Lila Caimari*

Palabras clave:

Estado
Provincia de Buenos Aires
Obra pública
Ministerio

Resumen

Partiendo de la constatación de que la Argentina era, a principios del siglo XX, uno de los países con mayor tráfico de cartas y telegramas del mundo, este trabajo examina el régimen postal y telegráfico que hizo esto posible, entre la década de 1870 y la Primera Guerra Mundial. Argumenta que la combinación de distancia geográfica y voluntad de conexión con los polos informativos del hemisferio norte dictaron políticas de conectividad de gran ambición, sostenidas en el largo plazo por las elites dirigentes. Dicho argumento se desarrolla en etapas que van echando luz sobre aspectos específicos de este proceso, como la construcción de un espacio de circulación regional sudamericano, y la integración de la Argentina a los territorios coordinados por la Unión Postal Universal y la Unión Telegráfica Universal.

* Doctora en Ciencias Políticas (Universidad de París) e investigadora Universidad de San Andrés/CONICET. Contacto: lcaimari@udesa.edu.ar

Keywords:

Post
Postal Circulation
Telegraph
Submarine Cable
Global Connections

Abstract

Drawing from statistical evidence pointing to Argentina as one of the greatest consumers of postal and telegraphic traffic in the early XXth century, this article explores the system that made this intense connection with the outside world possible. Focusing on the decades between 1870 and World War I, it argues that the combination of geographic distance and political will to connect with the information poles in the northern hemisphere dictated highly ambitious policies that were sustained in the long term by the leading elites. This argument unfolds in phases, shedding light on specific dimensions of this process, such as the construction of a regional space of postal circulation in South America, as well as the integration of Argentina in the unified postal territories coordinated by the Universal Postal Union and the International Telegraphic Union.

En un trabajo publicado en la *Revista de Economía Argentina* en 1929, Alejandro Bunge llamaba la atención sobre un descubrimiento reciente. Un estudio elaborado por su equipo, que cruzaba estadísticas de la Unión Postal Universal y fuentes del Correo, indicaba que la Argentina era el país con mayor movimiento postal *per capita* del mundo, tanto en el ámbito nacional como en el internacional.¹ La diferencia con los demás países de la región era palmaria: el movimiento de cartas y paquetes que gestionaba el Correo argentino representaba el 62% del total de América del Sur; el tráfico telegráfico, el 61%. Estas cifras eran coherentes con otras, agregaba Bunge, como las de comercio exterior y transporte ferroviario, o las que medían la existencia de teléfonos y automóviles, e incluso el consumo de papel para imprimir (más del 50 % de la región, otro dato contundente).

¹ Bunge, 1929, pp. 4-19.

Del vasto universo de indicadores que tan bien conocía, Bunge decidía enfatizar, en este caso, una dimensión que se había mantenido al margen de la narrativa sobre el proceso modernizador argentino –o más bien, se había dado por descontada como condición de posibilidad–. Algo similar podría decirse sobre la atención de los historiadores, que apenas han aludido al asunto en los abundantes estudios económicos, demográficos y culturales de las transformaciones ocurridas en el paso del siglo XIX al XX. Pues si bien la “historia conectada” y los análisis sobre redes han proliferado en los últimos años, incidiendo en el estudio de muchas dimensiones del período, se conocen mal los mecanismos y determinaciones subyacentes a dichos vínculos, más allá de las consecuencias específicas para cada campo (estudios migratorios, relaciones internacionales, historia política, intelectual, etc.).

Este trabajo se interesa precisamente en esos mecanismos. Apoyándose en documentación producida por el Estado argentino y los organismos internacionales que regulaban estas circulaciones, se interroga por las líneas básicas de aquel sistema. La reconstrucción aquí propuesta nace de una premisa elemental: la expansión postal y telegráfica que Bunge encontraba en los tardíos años veinte era, por fuerza, el punto de llegada de un largo proceso, que había involucrado actores estatales –el Correo, la Cancillería, el Congreso–, organismos internacionales –la Unión Postal Universal, la Unión Telegráfica Internacional–, empresas navieras y telegráficas, y millones de usuarios en distintos puntos del planeta.

La exploración aquí ofrecida acusa las marcas de su origen en un proyecto sobre circulación informativa en la era de la modernización de la prensa, que explica el interés en los flujos de impresos y telegramas a expensas de la correspondencia epistolar (aunque esté incluida).² Pero como las implicancias de este intrincado sistema atañen a muchas dimensiones del desarrollo argentino –demográfico, económico, político, diplomático y cultural– la perspectiva favorecida aspira a esbozar (y tan solo eso) los rasgos generales de una configuración de las comunicaciones en el momento clave de la articulación entre el país y el mundo. Antes que en los efectos en campos específicos, entonces, se concentra en las condiciones que hi-

2 Otras dimensiones, como los cambios tecnológicos o la incidencia de protagonistas relevantes del sistema de circulación informativa (como las agencias de prensa globales o los diarios modernos) han sido estudiados en instancias previas. Caimari, 2016; Caimari, 2015; Caimari, 2018.

cieron esos desarrollos posibles y, en especial, en las políticas de estado que explican los extraordinarios indicadores que apuntaba Bunge.

Por supuesto, los datos demográficos de esta sociedad de inmigrantes –la mayor receptora de europeos *per capita* del hemisferio– brindan la explicación más evidente de los índices de consumo de correspondencia ultramarina.³ Pero es una premisa de este estudio que la configuración poblacional argentina, excepcional sin dudas, no da cuenta por sí sola de un fenómeno que la incluye y la excede. Otras son las hipótesis aquí exploradas, a saber: que los índices de conexión internacional (conspicuos en las páginas de los diarios de Buenos Aires mucho antes que Bunge llamara la atención sobre el asunto) constituían el punto de llegada de una larga construcción de capacidades materiales y jerarquías subjetivas; que el estado había jugado un papel fundamental en este desarrollo –un papel poco conocido, incluso en sus lineamientos más generales–; y que además de ambiciosas políticas a escala nacional, este proyecto implicó una inversión sustantiva en acuerdos con otros países de la región, y con los organismos internacionales que gestionaban la circulación postal.

Los estados sudamericanos –y en particular, aquellos con tradición portuaria, como Brasil, Uruguay, Argentina y Chile– participaron del gran proceso de interconexión y creciente globalidad, que se aceleró en el tardío siglo XIX, afectando al conjunto de las economías del Atlántico. Algunas ciudades costeras experimentaban por entonces un acelerado proceso de modernización, con ciclos que tallarían perfiles comparables entre Buenos Aires, Montevideo, Río y San Pablo, por ejemplo.⁴ La conexión atlántica jugaría, en estos puntos, un papel estructurante, acompañando y potenciando el vasto proceso de “reeuropeización” de dichas sociedades. En este marco, las elites estatales argentinas sostuvieron un programa muy claro en relación al lugar que le estaba reservado a las políticas de conexión en el desarrollo de elementos tan distintivos de su proyecto como la inmigración, la economía agroexportadora y, más en general, el posicionamiento del país en el mundo.

3 Devoto, 2000, pp. 77-107.

4 Como argumenta José Moya, el parentesco entre dichas ciudades, las más modernas del continente, y el de éstas con otras más, como Nueva York o Chicago, provenía de su cualidad de receptoras de inmigrantes. Moya, 2006, pp. 1-28.

Ligado al impulso modernizador en su misma base, entonces, el sistema nació marcado por una tensión estructural: aquella que estaba implícita en la combinación de excentricidad espacial y avidez por la conexión con los polos político-económico-culturales del hemisferio norte. Este vínculo solo podía provenir de una apuesta de gran escala a las nuevas formas de la comunicación, aquellas capaces de volver irrelevante la barrera geográfica que separaba a la Argentina de esos polos. En otras palabras: capaces de derrotar la distancia.

En el territorio postal del mundo

La inserción de los países sudamericanos en el espacio atlántico de circulación postal remonta a la antigua estructura del imperio español, cuya gestión había descansado en el sistema de navíos, y en las rutas que conectaban las regiones de los vastos virreinos. En la segunda mitad del siglo XVIII, dicho sistema había experimentado reformas que reflejaban una creciente conciencia del papel que jugaban, en la gestión de gobierno, los tiempos de transporte y la frecuencia de los envíos. Decisivas en tantos ámbitos de la gestión imperial, las reformas borbónicas incluyeron un ajuste muy deliberado en el control y la regularidad de las comunicaciones entre España y las posesiones en ultramar, mediante recursos cada vez más ambiciosos y potentes. La antigua cuestión de la distancia física, que había estado en el centro del sistema administrativo colonial y que seguiría siendo fundamental en los procesos de independencia, volvería a plantearse en las ecuaciones postales y telegráficas de los estados sudamericanos modernos.⁵

El largo proceso de integración de los sistemas de comunicación del sur del continente americano se inició con los tratados postales bilaterales firmados en las décadas de 1860 y 1870 por los jóvenes estados nacionales de la región, como parte de una serie de acuerdos de amistad, navegación y libre comercio. Dichos documentos (volveremos sobre ellos) estaban imbuidos del espíritu de los tiempos, asumiendo un principio de acercamiento

5 Moreno Cabanillas, 2017, p. 106. Una detallada historia de las reformas dieciochescas del correo virreinal, con referencia a los futuros territorios argentinos en: Cárcano, 1893, v. 2. Sobre el peso de la distancia en el sistema colonial hispano: Sellers-García, 2013, pp. 1-23.

y fluidez de las circulaciones mediante fórmulas que garantizaran la seguridad de cartas, impresos y valores en el marco de la región, y entre la región y los puertos de Europa y los Estados Unidos. La concepción que predominaba favorecía la versión más liberal del pago, es decir, el principio de abono total del franqueo en el punto de partida, que permitía la circulación de la correspondencia hasta el punto de llegada, sin más tasas ni obstrucciones. Asimismo, los estados firmantes se comprometían a consolidar el proceso de monopolización de los respectivos correos nacionales sobre la distribución de cartas y paquetes, desplazando la intervención de los agentes privados.

Dichos arreglos transcurrían en el marco de un vasto proceso mundial de intensificación y aceleración de las comunicaciones, estrechamente ligado a la revolución del vapor. Desde las primeras décadas del siglo, las condiciones de navegación habían mejorado dramáticamente, acortando los tiempos de los trayectos marítimos e instalando un marco de previsibilidad de los ritmos que afectó en particular los viajes de larga distancia.⁶ La consagración del barco a vapor, hacia mediados del siglo, produjo la rápida reducción de los espacios y con ella la intensificación de las conexiones entre mercados remotos, como también la vinculación entre zonas de producción de materias primas, centros de manufactura, industria y consumo.⁷ Todas las actividades dependientes de esta capacidad, desde el comercio internacional hasta la inmigración, experimentaron una expansión inédita, acelerando los tiempos y densificando el tráfico en un proceso de mundialización de intercambios a muchos niveles, que culminó en una nueva aceleración en la última década del siglo.⁸

Los puertos de Buenos Aires y Montevideo estaban en el extremo de una de las más tradicionales rutas de este entramado, a esas alturas, recorrida regularmente por las naves de las grandes empresas europeas de navegación. Todos los días, las páginas de la prensa rioplatense anunciaban la partida de vapores hacia Europa, en una rutina que hacia fines de la década de 1870 era de varios por semana. El director del Correo argentino veía en el crecimiento de estos índices el signo más visible de la nueva importancia

6 Kaukianen, 2001, pp. 1-28, 2001; Studeny, 1995, pp. 178-193.

7 Miller et al., 2015, pp. 51-52.

8 Osterhammel, 2014, pp. 712-722; C. A. Bayly, 2004, pp. 451-487.

de su agencia. La lista de vapores, decía en 1880, constituía “(...) una serie no interrumpida de paquetes entre Buenos Aires y los puertos principales de Europa.”⁹ Este mismo observador tomaba nota de la distorsión de las comunicaciones que acompañaba este desarrollo: los extremos de la Nación se hallaban más alejados de la Capital que los puertos europeos, “(...) pues mientras que de estos puede enviarse una carta diariamente á Buenos Aires, de Jujuy ó La Rioja y San Juan no puede hacerse sino cada cuatro días.”¹⁰

La progresión marcada por los convenios bilaterales y la frecuencia creciente de los embarcos a puertos de ultramar cristalizó con el ingreso de la Argentina a la Unión Postal Universal (UPU). Resulta difícil sobreestimar el efecto de este hito, extrañamente ausente en las narrativas históricas del proceso modernizador. La UPU había nacido en 1874, con el objeto de unificar territorios postales de naciones europeas ya vinculados por acuerdos territoriales parciales. En el contexto de acelerada densificación del tráfico, su misión era estandarizar criterios para la circulación de cartas, impresos y valores. A partir de 1876, sucesivas negociaciones y sendos congresos establecieron los principios de gobernanza de la circulación postal, en un territorio que no cesaba de extenderse.

Las naciones latinoamericanas ingresaron en la segunda fase de crecimiento y consolidación de la Unión, cuando al área inicial (compuesta por países de Europa, del norte de África y Estados Unidos) se agregaron en rápida secuencia Argentina y Brasil (1877), Honduras, El Salvador, Perú y México (1879), Venezuela, Ecuador, Uruguay, República Dominicana (1880), Chile, Colombia, Haití, Paraguay y Guatemala (1881), Nicaragua (1882), Costa Rica (1883), y Bolivia (1886).¹¹ En 1880 el número de estados adherentes había pasado de 31 a 62: “Puede decirse con verdad que no queda ya casi un palmo de tierra civilizada que no se halle dentro de los límites de esta vasta red (...)”, decidían en el Correo argentino.¹²

El crecimiento en la membresía fue seguido de una inmediata expansión del tráfico postal mundial: entre 1875 y 1913, el total de cartas expedidas

9 *Memoria del Ministerio del Interior correspondiente a 1880*, Anexo, p. 5.

10 *Ibidem*, p. 13.

11 Cotreau, 1974; Lyall, 2011, pp. 231-242; Union Postale Universelle, 1924.

12 República Argentina, *Memoria del Ministerio del Interior correspondiente a 1880*, p. 5.

hacia afuera de las fronteras propias pasó de 144 a 2439 millones. Estas cifras no solamente reflejan cambios en la circulación internacional de cada país, sino también de la interna, ya que la UPU requería de estándares mínimos que forzaron el desarrollo de circuitos al interior de los países miembro, introduciendo nueva presión para el *aggiornamento* de las conexiones a escala regional, como veremos.¹³

Las autoridades del Correo argentino eran fervientes defensoras de la integración a este sistema.¹⁴ El momento era de rápida apertura del país al mercado mundial, y de grandes expectativas en relación al aumento del flujo inmigratorio ultramarino:

“(…) porque en esa incesante comunicación en que están todos los pueblos civilizados era la falta de semejante liga el único estorbo que el comercio, la industria y aun la familia encontraban para satisfacer con facilidad las necesidades económicas de la época, y hasta las del corazón.”¹⁵

Las ventajas eran muy claras, en efecto. Antes de ingresar a la UPU, un envío internacional pagaba tantas tarifas como países debía recorrer, incluido el gravamen en las naciones de tránsito y de destino, más la tarea de distribución. El primer desafío para ingresar al gran territorio postal que se abría era el reconocimiento de los timbres argentinos por otros países, algo que solo podía lograrse mediante una sucesión de conve-

13 Zilliacus, 1953, p. 111.

14 Los directores del Correo durante el período aquí analizado fueron: Gervasio A. Posadas (1858-1874), Eduardo Olivera (1874-1880), Miguel Cané (1880), Olegario Ojeda (1880-1887), Ramón Cárcano (1887-1890), Estanislao Zeballos (1890-91), Carlos Carlés (1891-1898), Miguel García Fernández (1898-1904), Ernesto Bosch (1904-1906), Justiniano Posse (1906-1910), Pedro Alcácer (1910), Rafael Castillo (1910-1912), Carlos Rosetti (1912-1916).

15 Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto (AMREC), Sección 8 - Tratados y Conferencias; Caja AH/0012, “Unión Postal Universal. Convenciones de Berna 1874 y de París, 1878”.

nios bilaterales que incluían garantías de circulación y responsabilidades recíprocas, y que expresaban, a su vez, la confianza en el correo de esta joven nación. Quien estuvo a cargo de dichos arreglos fue Eduardo Olivera, jefe de Correos de la administración Avellaneda (1874-1880), durante la cual se completaron los laboriosos convenios bilaterales previos al ingreso a la UPU, que expandieron el área de circulación de los timbres nacionales y permitieron la abolición de las estafetas extranjeras para los envíos de ultramar.¹⁶

En un reflexivo informe escrito casi dos décadas más tarde, otro director de Correos, Carlos Carlés, contrastaba los beneficios de esa libre circulación –que todos a su alrededor parecían dar por sentada– con la complejidad de las operaciones implícitas en esos mismos envíos hasta no hacía tanto, cuando: “(...) cada país tenía sucursales en el puerto o en su consulado, a bordo de los vapores o en las agencias de buques, donde vendía sus timbres. El remitente franqueaba con timbres del país de destino, si no quería que le cobraran al destinatario.”¹⁷

El ingreso formal de la Argentina a la Unión Postal, negociado en 1877 y efectivizado al año siguiente, implicó un salto inmediato en la escala del intercambio epistolar, así como en el volumen de circulación de impresos. Gracias a la baja de tarifas y la eliminación o reducción de muchos impuestos entre los países integrantes, esta tendencia no solamente aumentaría, sino que también absorbería buena parte del tráfico informal, hasta entonces muy considerable. El caudal de piezas gestionadas ya se había más que duplicado entre 1870 y 1880, pasando de 3 150 000 a 7 300 000 cartas y de 1 876 000 a 3 836 000 paquetes.¹⁸ Pero el ingreso a la UPU había sido decisivo en este crecimiento: el movimiento de cartas comunes internacionales aumentó 22% en el año posterior a la puesta en marcha del acuerdo, mientras que las certificadas se triplicaron. En los dos años y medio que siguieron, el tráfico postal internacional argentino se incrementó en 53%.¹⁹

16 Olivera, 1909, p. 17; de Castro Esteves, 1958, pp. 483-89. La labor de Olivera venía a completar la de su predecesor Posadas, a cargo de este armado durante la gestión de Sarmiento.

17 Dirección General de Correos y Telégrafos, 1895, pp. 59-61.

18 *Memoria del Ministerio del Interior*, 1880, p. XXXIV.

19 *Memoria presentada por el Ministro Secretario de Estado en el Departamento del Interior, 1878, Correos y Telégrafos, s/p; Memoria del Ministerio del Interior corres-*

Muy celebrados, esos datos apenas esbozaban el inicio de la gran expansión postal argentina, que tanto llamaría la atención de Bunge cuatro décadas más tarde. La tendencia no hizo sino aumentar en los años siguientes, superando con creces las cifras de los demás países de la región. En el 1900, con 69,8 piezas *per capita* y más de 43 700 000 piezas (epistolares e impresas) intercambiadas ese año, la Argentina era el cuarto país con mayor densidad de circulación de cartas y de impresos en el mundo, según datos de la UPU.²⁰

Este ritmo seguía de cerca, naturalmente, los extraordinarios cambios económicos y demográficos que experimentaba la Argentina²¹. Y también los facilitaba y estimulaba. Como lo expresó el científico y parlamentario italiano Enrico Ferri durante su visita en 1908, el más poderoso agente inmigratorio hacia este país no había sido el ejército de publicistas y reclutadores enviados por los gobiernos decimonónicos, sino la estampilla postal.²²

La correlación entre crecimiento demográfico y crecimiento epistolar tiende a confirmar el vínculo y, en este sentido, el comportamiento postal argentino se asemejaba al de otras sociedades de inmigración, como Estados Unidos o Australia. En la región, solo Uruguay, con una estructura demográfica similar a la de la región pampeana, manifestaba patrones comparables. La evolución de la recepción de cartas de Italia, en contraste con las de Francia (de menor inmigración al Plata), habla por sí misma. En vísperas de la Gran Guerra, el flujo epistolar proveniente de la península superaba los tres millones de unidades al año.

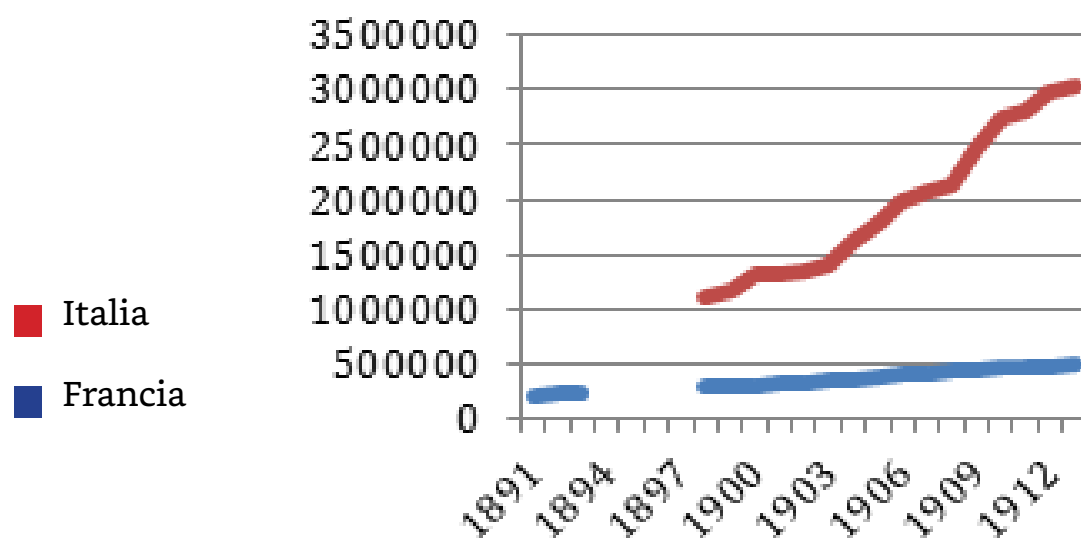
pondiente al año 1880, Anexo, p. 5.

20 Los datos de la UPU en *Memoria del Ministerio del Interior*, 1900, p. 93.

21 Míguez, 2011, pp. 23-36.

22 Citado en: Moya, 2006, p. 5.

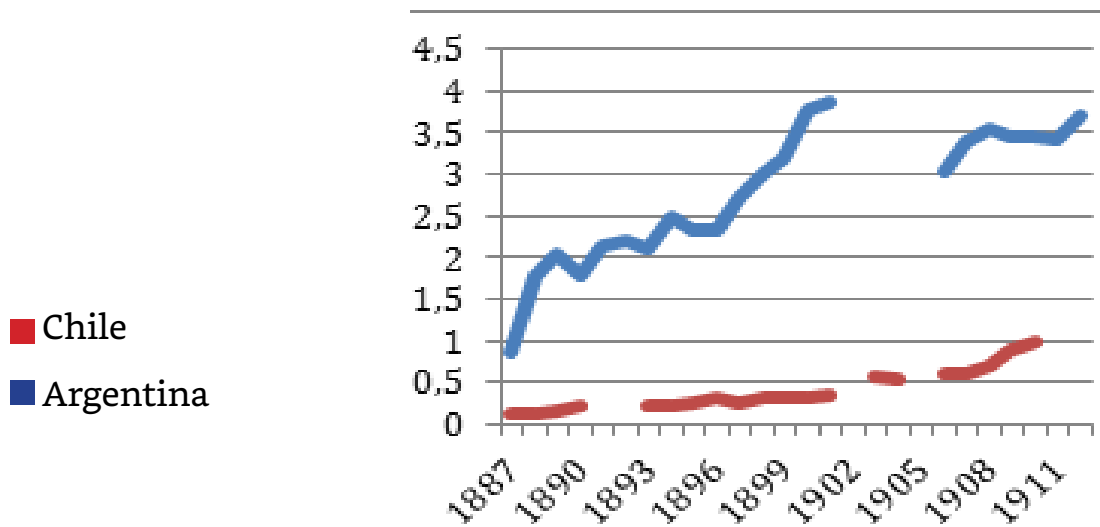
Gráfico 1. Expedición de cartas a la Argentina



Fuente: elaboración propia a partir de: UPU, Statistiques Générales, 1891-1913.

Aumento de la inmigración unido a aumento de cartas despachadas en las sociedades de origen de esos inmigrantes: el dato es notable en su escala, pero la correlación no sorprende. Un vistazo más atento a los números publicados por la UPU revela, sin embargo, que las tendencias de circulación no eran un simple reflejo de las variaciones demográficas. Para empezar: la expansión poblacional se combinó con un incremento de la tasa *per capita*, que en los últimos quince años del siglo se cuadruplicó (retroalimentando, a su vez, el fenómeno inmigratorio). Esta tendencia afectaba a todas las naciones latinoamericanas que habían ingresado a la UPU, aunque la comparación con países de la región pacífica, como Chile, muestra el marcado contraste en el ritmo y volumen.²³

23 Junto con Argentina, Chile era el único país sudamericano que enviaba cifras con regularidad a la UPU, y por ende el único con el cual es posible una comparación sistemática de tendencias de recepción postal. Las cifras fragmentarias disponibles para Brasil, sin embargo, indican tasas *per capita* aun menores (0,14 en 1887 y 0,35 en 1899). Aunque los datos tampoco permiten incluir a Uruguay en el cuadro comparativo, las cifras disponibles indican un perfil de comportamiento postal similar al argentino.

Gráfico 2. Recepción de cartas internacionales *per capita*

Fuente: elaboración propia a partir de: UPU, *Statistiques Générales*, 1887-1912.

Más allá del tráfico epistolar, de estrecha relación con las oscilaciones demográficas, el flujo postal incluía una porción sustantiva de libros y periódicos. Desde su nacimiento, el territorio que coordinaba la UPU había sido concebido como ámbito de circulación de “impresos de todo tipo”. Esta amplia categoría incluía “(...) diarios y periódicos, libros abrochados o encuadernados, partituras, cartas de visita, pruebas de imprenta con o sin los manuscritos correspondientes, papeles con relieve para uso de los ciegos, grabados, fotos, dibujos, planos mapas, catálogos, prospectos, anuncios de diverso tipo (...)”²⁴ Así, la organización del territorio postal permitió también la circulación de libros, diarios y revistas a nueva escala, alcanzando a millones de lectores en localizaciones remotas.

Ninguno de estos rubros se benefició tanto de la expansión postal como la prensa periódica, cuya distribución estuvo muy subsidiada por las

24 También abarcaba: “(...) todas las impresiones o reproducciones obtenidas en papel, parchemin o cartón, por medio de la impresión, el grabado, la litografía o autografía o cualquier otro proceso mecánico fácil de reconocer, excepto el calcado.” UPU, 1878, pp. 628-629 (artículos 2 y 5).

tarifas impuestas desde Berna a los correos participantes.²⁵ Esta política sugiere la universalización del fenómeno observado por Richard John para el sistema postal norteamericano, en el cual el despacho de periódicos se beneficiaba de la transferencia del excedente del franqueo de las cartas.²⁶ En todo caso: la masificación del principio de suscripción a nivel internacional refleja la nueva posibilidad de diseminar publicaciones a precios accesibles entre países lejanos. Extendido y regularizado como nunca antes, el circuito de transporte de textos se constituía en el vehículo de un proceso de mundialización mediática, una estructura clave de difusión cultural.²⁷

El volumen de impresos recibidos del exterior indica que, hacia el cambio del siglo, había en Argentina miles de suscriptores a ese servicio de abono. Y la discriminación en la naturaleza de esta carga sugiere que del conjunto de los impresos recibidos por el Correo argentino, alrededor de dos tercios correspondían a periódicos por abono (con toda probabilidad, buena parte del resto eran libros, otro rubro fundamental en esta circulación).²⁸ Hacia el cambio del siglo, ese volumen superaba los ocho millones de paquetes anuales - es decir, más de cinco millones de paquetes de impresos por suscripción.

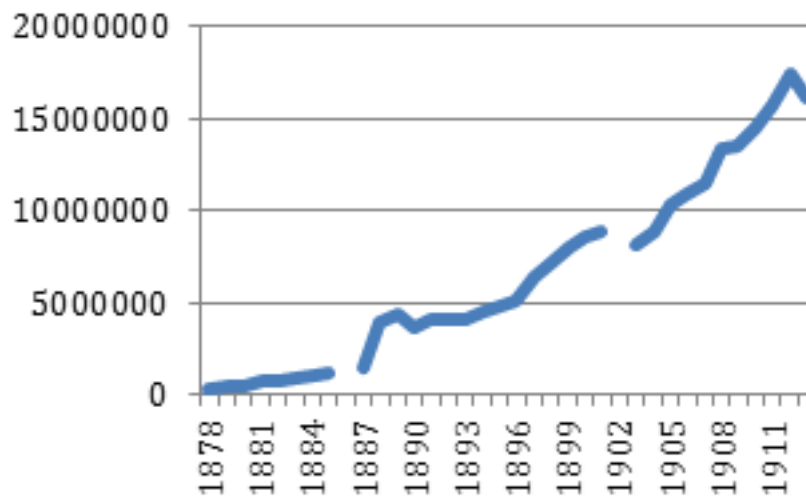
25 Según las regulaciones de ingreso a la UPU, la expedición de impresos costaba 5 centavos fuertes por 50 gramos, contra 16 centavos por 15 gramos (o fracción) de cartas. Las tarifas en: Castro Esteves, 1958, p. 487.

26 John, 1995, p. 39.

27 J. David y Th. David, 2017, pp. 209-221.

28 A partir de 1887, las estadísticas de la UPU dejan de discriminar entre “periódicos y otras publicaciones por suscripción” y demás impresos. Por este motivo, para años posteriores, se ha optado por proyectar la adjudicación de dos tercios del total de los impresos a este ítem, tal como aparece con consistencia en el detalle estadístico previo a ese año.

Gráfico 3. Paquetes de impresos recibidos en Argentina



Fuente: elaboración propia a partir de: UPU, *Statistiques Générales*, 1878-1912.

Si tenemos en cuenta que se contabilizaban aproximadamente cinco ejemplares por paquete, esto arroja un saldo de más de 25 millones de ejemplares en total, que eran más del doble en vísperas de la Primera Guerra Mundial.²⁹ En otras palabras: entre seis y siete ejemplares de periódicos importados *per capita* cada año, a nivel nacional. La distribución de esta carga era muy desigual, por supuesto: gracias a las estadísticas municipales, sabemos que la ciudad de Buenos Aires concentraba una porción sustantiva. Si bien no hay cifras para todo el período aquí considerado, es posible proyectar los datos correspondientes al lapso 1887-1891, cuando el 42,45% de los impresos recibidos de ultramar fue a parar a manos de lectores porteños, en una ciudad que concentraba un sexto de la población total.³⁰ (Como es evidente, estas cifras obligan a volver sobre las descripciones disponibles del mercado de diarios de esa ciudad, que no han tomado en consideración las importaciones.)

El contraste de los datos de la expansión de cartas e impresos permite desacoplar parcialmente flujos postales de flujos inmigratorios. Si comparamos los envíos a la Argentina desde Francia e Italia –dos países que

²⁹ Además de desprenderse de las cifras de UPU, el dato de los cinco ejemplares de periódicos por paquete es confirmado en: Olivera, 1909, p. 45.

³⁰ Municipalidad de la Capital, 1891, p. 345.

proveían a la UPU datos estadísticos con regularidad- la diferencia salta a la vista. En el primer caso, los impresos (no las cartas) constituían la mayoría de las cargas; en el segundo, la proporción era inversa, con un volumen de cartas muy por encima del de cualquier otro rubro. Los tempranos comentarios celebratorios del crecimiento postal ya incluían observaciones sobre la disparidad de origen y proporción entre estos flujos: “Francia envió en 1880, sesenta mil paquetes de impresos á la República Argentina; Inglaterra cincuenta y ocho mil y solo treinta y siete mil España, no obstante la identidad de idiomas y de costumbres.”³¹ A diferencia de la circulación epistolar, la de impresos se correspondía menos con la identidad étnica de los lectores en el punto de llegada que con el poder cultural del país de origen, y el interés de los lectores (de cualquier nacionalidad) en esos materiales.

Las cifras confirman hasta qué punto el imperio cultural francés del tardío siglo XIX dependió del sistema de circulaciones coordinado desde Berna. Pero también, de la organización de los correos nacionales: desde 1876, el Correo argentino se había erigido en agente de suscripción y distribución de impresos (libros y periódicos), convirtiéndose en articulador indispensable en un sistema que no cesaría de crecer.

“Uno de los objetos principales á que sirven moderadamente los correos [explicaba un senador a propósito de la absorción de la tarea por esta agencia estatal] es la circulación de diarios y periódicos. (...) pues se considera que esto es sumamente necesario para el desarrollo de la civilización, de la ciencia y del progreso, razón por la cual, se trata de facilitar en lo posible la circulación de los periódicos por medio del correo.”³²

31 *Memoria del Ministerio*, 1880, Anexo, p. 7. Detrás venía Bélgica con 27 000, y Alemania con 26 000. Solo 12 000 paquetes provenían de EEUU, una cifra exigua atribuida a la falta de vapores directos entre ese país y la Argentina. Lamentablemente, es imposible corroborar estos comentarios con datos de flujos provenientes de España, cuyos registros en la UPU son escasos.

32 Discurso senador Cortés a propósito del Capítulo IV de la Ley de Correos (Ley 816); DSCS, 9 de septiembre de 1876, p. 971; la normativa en: DSCD, 12 de mayo de 1875, p. 21.

Esta novedad atañía tanto a las publicaciones importadas como al mercado de prensa local, él mismo en plena expansión. Vale tomar nota, en efecto, de la consagración del Correo como distribuidor de prensa a escala nacional y regional, que explica la paralela curva ascendente de las cifras de expedición de impresos de Buenos Aires a otros destinos. En esa ciudad, recordemos, el flujo de periódicos llegados de ultramar competía con un vigoroso universo de prensa local, que incluía una vertiente amplia y variada de prensa étnica.³³

Distancia y unificación territorial

El envío de correspondencia internacional a bajo precio era una posibilidad que a fin del siglo todos los usuarios radicados en Argentina daban por sentado, y de la que se servían generosamente. Socialmente extendido, el sistema funcionaba sobre la premisa del desplazamiento de una serie de costos estructurales al Estado, minimizando la conciencia en relación a los de por sí imperceptibles mecanismos de gestión de estos flujos. Omnipresente en la vida cotidiana, esta modalidad de intervención estatal era virtualmente invisible, no obstante lo deliberado de las políticas que la sustentaban –y lo costoso–. Las cuentas del Correo, en efecto, acusaba ingresos que, en la bonanza de aquel cambio del siglo, se calculaban en un 25% inferiores en relación a los gastos (la diferencia había sido mucho mayor en el pasado, pero disminuía con la masividad de los usos). Sin duda, la conexión postal con el exterior contribuía en mucho a este déficit, pues su expansión transcurría a costa de un esfuerzo considerable del erario público, que contrastaba con la prosperidad de otros correos del mundo.

Quienes tenían que decidir sobre la consagración de recursos a este fin sabían hasta qué punto el esfuerzo valía la pena, y se hacían eco, en sus argumentos, de las ideas que sustentaron el crecimiento postal en muchos países: un buen sistema de correo estaba en la base no solamente del desarrollo de la industria, el comercio y el espíritu empresario, sino también de la circulación de ideas y las relaciones sociales en general:

33 Las cifras de expedición de impresos desde Buenos Aires hacia otros destinos eran rutinariamente consignadas en: Municipalidad de la Capital, 1891-1915. Sobre la prensa étnica en Buenos Aires: Garabedian, 2012.

era un requisito previo a *todo* proyecto de desarrollo.³⁴ Por esta vía, la Argentina se aseguraba nada menos que la civilización, y por eso “debe el Estado invertir en ellos todos los recursos de que pueda disponer para mantener su eficiencia, a la vez de poner las tarifas al alcance de todo el mundo.” Los cálculos financieros estaban demás, se insistía, pues el servicio que prestaba el Correo no podía considerarse con vulgares criterios de renta. Los efectos de la multiplicación de contactos en todos los ámbitos del desarrollo nacional estaban ahí para mostrarlo: asumir sin retaceos esos gastos no era más que práctica de “buen gobierno”.³⁵

La perspectiva del ingreso al territorio de circulación postal coordinado desde Berna reservaba muchas promesas para los proyectos modernizadores de las élites dirigentes - y las cifras iniciales no hacían más que confirmar el pronóstico, como hemos visto. Pero era una política ambiciosa que tenía un precio alto: en razón de las convenciones tarifarias de la UPU, el acceso al territorio regulado por el organismo implicaba una pérdida del 40% en relación a los ingresos previos. No importaba, porque “(...) deseábamos entrar en la Unión aún a trueque de perder en cada kilogramo de cartas unos 26 francos sobre los precios que cobrábamos permaneciendo fuera de ella”, explicaba Olivera, jefe de Correos a cargo de esta transición; “(...) estábamos prontos á hacer sacrificios muy considerables con tal de entrar en la liga”, y “(...) no vacilamos en resignarnos á soportar un quebranto que en el actual estado del Tesoro Nacional puede llamarse cruel, y continuamos nuestras gestiones hasta que quedó resuelta nuestra entrada en la Unión (...)”.³⁶

La voluntad de adaptación a las reglas exigidas por la UPU prevalecía sobre toda consideración de los costos: “No podía el Correo argentino, al presentarse hoy por primera vez ante el mundo, dejar de tener á su disposición todos los medios y arreglos necesarios para dar fiel cumplimiento á lo pac-

34 DSCD, 9/9/1876, Ley 816, de Correos y Telégrafos, p. 966. En sus observaciones de la democracia americana, Tocqueville ya llamaba la atención sobre los efectos civilizatorios del desarrollo del correo en aquel país. John, 1998, pp. 1-2.

35 La justificación citada en: *Memoria* 1880, p. XXXVII. El cálculo global del 75% de ingresos con respecto a los gastos en: *Memoria del Ministerio del Interior presentada al Congreso de la Nación*, 12 de octubre de 1904-30 de abril de 1905, p. 88.

36 Olivera, 1909, pp. 220-21, 26-27.

tado”, recordaba años más tarde Olivera. Obligado a negociar contrarreloj las intermediaciones que permitían cumplir con las responsabilidades asumidas, se veía en posición débil ante las grandes empresas de transporte, como la “Mala Real” (inglesa) o las “Mensajerías Marítimas” (francesa), en cuyas bodegas viajaba la mayor parte de la correspondencia argentina. Sus condiciones eran difíciles de aceptar, pero ante la inminente entrada en vigencia del ingreso a la UPU, el estado argentino terminó cediendo a esto también, con la esperanza de plantear una revisión de los costos en los congresos postales celebrados cada cinco años, adonde se dirimían cuestiones operativas de este tipo.³⁷ Esa esperanza se vería frustrada.

Se ha enfatizado el carácter colaborativo de estos acuerdos reguladores de la comunicación internacional.³⁸ Todos los participantes ganaban, en efecto, y por eso todos hacían un esfuerzo de adaptación. Pronto se hizo evidente, sin embargo, que el principio de unificación territorial no era equivalente a la igualdad de condiciones de participación, y que lejos de transformar al mundo en una superficie homogénea, la pertenencia a la UPU volvía a poner sobre el tapete las viejas determinaciones de la distancia. “La posición geográfica de nuestro país [se quejaba Carlés] condena a nuestra administración á sufrir el considerable impuesto que pesa sobre sus rentas.” Ese impuesto, proseguía, “(...) estará muy en armonía quizás con los intereses económicos o rentísticos de los Correos extranjeros, pero en mi opinión no responde al concepto de alta liberalidad que informa el Tratado Postal.”³⁹

El principio de unidad territorial implicaba costos desiguales para los miembros, en efecto, pues las normas que estructuraban la Unión hacían una distinción muy clara entre libertad de tránsito y tránsito sin costo por los países intermediarios entre uno y otro punto.⁴⁰ Sobre esta base, el principio de libre circulación que guiaba a la UPU se apoyaba en una regla operativa económica decisiva, como era el pago de todos los

³⁷ Olivera, 1909, pp. 49-52.

³⁸ Winseck, 2013, pp. 35-62.

³⁹ Carta del Jefe de Correos, Carlos Carlés, al Ministro del Interior, 16 de junio de 1893. Dirección General de Correos y Telégrafos, 1895, pp. 42-43.

⁴⁰ Coddington, 1964, p. 75.

gastos de tránsito por el correo de origen.⁴¹ Aquellos países que por su localización geográfica se ubicaban en el centro del territorio de la Unión se veían muy beneficiados por la regla. Y los que estaban en los puntos extremos en relación con esos centros debían pagar costos mayores, que se acumulaban si los países de tránsito eran dos o tres –para la Argentina, estos países eran, sobre todo, Francia, España, Portugal, Brasil y Uruguay–.

El caso representaba una de las versiones más extremas de este desequilibrio, “(...) situación extraordinariamente desfavorable y onerosa (...)”, decía Carlés en 1891 en una carta al Ministro del Interior.⁴² La posición geográfica implicaba, en efecto, que la Argentina era mucho más oficina de origen (a cargo del pago de los costos) que territorio de tránsito, sin aquellas funciones de mediación que para otros correos representaban ingresos sustantivos. A la vez, este país de inmigrantes concitaba un volumen mayor que los demás, a los que se agregaban los costos adicionales nacidos de la distancia en relación a los circuitos del hemisferio norte. Así, al final de ese año, el estado argentino adeudaba en tributos al correo francés (su principal distribuidor en Europa) el doble de lo que percibía por el franqueo de correspondencia a ese país. Tratando de justificar este gasto, un legislador explicaba: una carta a Alemania timbrada en Buenos Aires desembarcaba lejos de su destino, en Burdeos, y debía atravesar Francia antes de ser entregada. Ese servicio de la administración francesa no podía sino ser retribuido por el estado argentino.⁴³

En verdad, no se pagaba todo a las naciones más exigentes sino una parte, por lo cual la deuda acumulada creció hasta llegar a cifras exorbitantes a

41 “Los gastos de tránsito están a cargo de la administración del país de origen. (...) Están exceptuados de todo costo de tránsito territorial o marítimo la correspondencia de las administraciones postales entre sí, las postales de respuesta reenviadas al país de origen, los objetos re-expedidos o mal enviados, los rechazos, los avisos de recepción, los mandatos de correo y todo otro documento relativo al servicio postal.” Artículo 4 de la Convención de París. UPU, 1878, p. 628.

42 Dirección General de Correos y Telégrafos, 1895, p. 36.

43 DSCS, 29 de agosto de 1895; debate citado en su totalidad en: Dirección General de Correos y Telégrafos, 1895, p. 47 y ss. El discurso principal de defensa de proyecto de pago es del senador Tagle.

fin del siglo.⁴⁴ Los legisladores encargados de aprobar el gasto consideraban que el esfuerzo valía la pena, y no solamente porque se trataba de una deuda cuyos beneficios excedían ampliamente el desembolso: a casi dos décadas de ingreso, era imposible imaginar una salida del territorio postal del mundo, tal era la dependencia económica, social y cultural del país con relación al sistema.⁴⁵

Los representantes de los países más perjudicados por los costos de tránsito reabrían la cuestión en cada uno de los congresos quinquenales de la UPU.⁴⁶ Fuera de celebrar los logros de la Unión y de ratificar la voluntad de membresía, la principal instrucción que llevaban los delegados argentinos refería, sin falla, a los derechos de tránsito territorial y marítimo. En el Congreso de Viena de 1891, la demanda de supresión de este principio fue presentada por varios países en sesiones plenarias, ante el rechazo más rotundo “(...)por oposición de las grandes potencias europeas, que tienen en esos derechos una valiosa fuente de recursos.”⁴⁷ En el Congreso de Washington (1897), México y Argentina se aliaron formalmente para presentar la misma moción, nuevamente rechazada por los jugadores más antiguos e influyentes de la organización. Italia, Bélgica, Francia y Gran Bretaña (hogar de muchas empresas marítimas a las que se buscaba transferir costos) opusieron su resistencia más enconada, esta última amenazando incluso con retirarse de la Unión si tales derechos eran suprimidos. La reducción módica y escalonada de las tasas que se logró apenas alteró el *status quo* de la gobernanza postal global, a esa altura ya muy consolidado.

Es que además del pago a las administraciones extranjeras, estaban los costos debidos a las empresas de transporte, que figuraban entre las

44 En 1891 solamente, decía Carlés, el Estado argentino adeudaba más de un millón y medio de francos en este concepto. Dirección General de Correos y Telégrafos, 1895, p. 42.

45 DSCS, 29 de agosto de 1895, debate citado en su totalidad en: Dirección General de Correos y Telégrafos, 1895, p. 47 y ss.

46 Congresos de la UPU en el período aquí estudiado: Berna (1874), París (1878), Lisboa (1885), Viena (1891), Washington (1897), Roma (1906). Sobre las discusiones en relación a la tasa de tránsito: Coddington, 1964, p. 44.

47 *Memoria presentada al Congreso Nacional de 1892 por el Ministro del Interior*, Dr. José V. Zapata, Tomo I, p. 115.

más grandes del mundo y a menudo estaban subsidiadas por los Estados (inglés o francés) a los que pertenecían. Las reglas del sistema resultaban difíciles de modificar a las naciones dependientes de estos servicios, cuando se trataba de lograr el traslado de correspondencia como contraprestación de los “privilegios de paquete”, es decir, de los arreglos aduaneros que permitían a estas empresas acelerar sus transacciones de carga y descarga en el puerto, y les daban prioridad en relación a otras embarcaciones. “La legión europea ha vencido con la razón de sus intereses particulares el reclamo de justicia de los países de Sud-América (...)”, concluía Carlés.⁴⁸ Ante la imposibilidad de modificar el equilibrio de fuerzas al interior de la UPU, las negociaciones se desplazaron a acuerdos diplomáticos bilaterales (especialmente con Francia) y al redoblamiento de las exigencias a las empresas marítimas.⁴⁹

Si el estado argentino pagaba tanto por los beneficios de la Unión, esto no incidía en el precio del servicio de despachos. Muy por el contrario, el esfuerzo se combinaba con una política generosa hacia los usuarios, resultado de una combinación entre las directivas de la UPU y las convicciones de la dirigencia. En verdad, dada su localización, la Argentina tenía las tarifas más bajas del mundo, afirmaba Carlés: 3/7 de lo que abonaban los italianos por el mismo trayecto, y la mitad que los usuarios en Estados Unidos y los países europeos.⁵⁰ Mantenido en el largo plazo, internalizada como un estado natural de cosas, esta posibilidad condensó un principio rector de

48 Dirección General de Correos y Telégrafos, 1895, p. 45.

49 En 1895, el estado argentino negociaba con Francia una rebaja de las tasas de tránsito dispuestas en el Congreso de Viena (1891), de quince a cinco francos por kilo de cartas y tarjetas postales, y de un franco a 50 centavos el kilo de otros objetos. Aun así, la deuda con Francia en concepto de derechos de tránsito era onerosa. *Memoria del Ministerio del Interior ante el Congreso Nacional, 1895*, Tomo II, pp. 491-92. La negociación en el Congreso de Washington en: AMREC, 1896-1899/ 1901-1905/ 1910-1919, Sección 8: Tratados y Conferencias, Caja AH/ 0039, Congreso Postal Universal de Washington, 1897, Tomo I, pp. 54-65. La deuda con Francia en: *Memoria del Ministerio del Interior correspondiente al año 1899*, p. 132. La negociación con la empresa “Mensajerías Marítimas”, que se negaba a cumplir con la contraprestación de transporte de correspondencia, derivaría en la cancelación del “privilegio de paquete” para algunos de sus buques; Dirección Nacional de Correos y Telégrafos, 1897, pp. 228-237.

50 Dirección General de Correos y Telégrafos, 1895, p. 61.

las políticas del estado moderno: la conexión rápida y barata con Europa constituía una premisa fundante de la sociedad argentina. En tiempos en que la distancia física era una barrera cada vez más flexible, todos los recursos para sortearla valían la pena.

Cables al mundo

La República Argentina está desde hoy a las puertas de Estados Unidos.⁵¹

El 5 de agosto de 1874, los gobernantes de Brasil, Uruguay y Argentina intercambiaban sendos telegramas de felicitación. Tal era la manera de celebrar la incorporación de la región a la comunidad internacional de la comunicación instantánea: de formalizar la conexión al cable submarino del Atlántico sur, que ese día comenzaba a funcionar. La seguidilla de saludos telegráficos que siguió delineaba los contornos del horizonte de instantaneidad: la Reina Victoria, el Papa Pio IX, el rey portugués, el emperador alemán Guillermo I, el presidente de Francia, el rey de Italia, y el presidente de Estados Unidos, Ulises Grant, a quien Sarmiento respondía anunciando la nueva vecindad con la Argentina. A diferencia de los flujos ligados al transporte, que se expandieron gradualmente sobre la base de un modo de circulación muy antiguo, la puesta en marcha de las piezas del cable submarino se marcaba con el dramatismo de un paso trascendental: de repente, era posible conectarse *al instante* al mundo *aquel*.

El sistema telegráfico del Atlántico nacía en el marco del acelerado tendido de una red de escala global. Como hemos visto, el límite de la velocidad de los medios de transporte se había corrido mucho desde principios del siglo, pero en 1870 ya mostraba el fin de sus posibilidades de expansión. En las grandes distancias, la solidez de la geografía era irreductible: el barco que tardaba dos semanas de Lisboa a Buenos Aires, seguiría tardando dos semanas treinta años después. La tiranía de los espacios solo pudo ser vencida mediante la independencia del soporte material –en otras palabras, mediante la *transmisión*–; una vez incorporada esta

51 Telegrama de Sarmiento al presidente Ulises Grant. Citado en: Reggini, 1997, p. 185.

posibilidad a los repertorios de la comunicación por tierra, mediante su adaptación a las distancias intercontinentales.⁵²

Este vasto proceso comenzó con la puesta en marcha, en 1866, del “Great Atlantic Cable”, conectando por primera vez las costas inglesas y las norteamericanas por la vía de Irlanda y Canadá. Hacia fines de los años 1870, todos los continentes estaban ligados en un sistema de 64.000 millas náuticas.⁵³ Desde agosto de 1874, uno de esos cables partía de Carcavellos (Lisboa) hasta Madeira, y desde allí a San Vicente (islas Cabo Verde), para aterrizar en Pernambuco, extremo oriental del subcontinente sudamericano. Largamente anticipada en la prensa y ansiada por las dirigencias político-económicas de la región, la pieza inauguraba la articulación de los sistemas regionales con la primera vía atlántica para la comunicación eléctrica.

Con su marco euro-céntrico y su trayectoria atlántica, la nueva ruta de los signos parecía una versión moderna de la antigua vía de los *paquetes*, una aceleración abrupta de caminos bien conocidos.⁵⁴ No lo era del todo, en verdad. Pues el cable no tardó en revelar que la aceleración traía consigo una nueva lógica de los espacios. En 1881 se abría un circuito alternativo a lo largo de la costa del Pacífico, recurso que recién cobraría importancia cuando la empresa del magnate norteamericano Scrymser lograra el control completo de la rama mediante el tendido de un cable que unió Panamá y Valparaíso, con una decena de escalas intermedias. A partir de 1891, el sistema del Pacífico completaba su diseño mediante la absorción del telégrafo Trasandino, inaugurado dos décadas antes.⁵⁵

52 La historiografía del telégrafo y sus implicancias económicas, políticas y culturales ha crecido vertiginosamente en los últimos años. Una temprana conceptualización del significado de este proceso ver Carey, 1989, pp. 155-77. Sobre el principio de desmaterialización ver Wenzlhuemer, 2007, pp. 345-72.

53 Wenzlhuemer, 2013, p. 128. En 1892, el 66% de ese sistema estaba en manos de compañías británicas, y la Eastern Telegraph y sus asociados controlaba más del 45% del sistema mundial. Headrick y Griset, 2001, pp. 543-578. En 1898, doce cables en funcionamiento cruzaban el Atlántico norte.

54 Sobre la estructura del sistema de cables decimonónico: Wenzlhuemer, 2013, pp. 97-156.

55 Britton y Ahvenainen, 2004, pp. 1-27; Winseck y Pike, 2007, p. 80; Ahvenainen, 2004, p. 96.

Entonces, hacia la década de 1890, dos grandes rutas telegráficas ligaban a América del Sur con el hemisferio norte. La primera, con mayor tráfico y dominada por empresas inglesas, era la “Vía Madeira”, que obtenía su nombre de la isla donde hacían pie múltiples cables del Atlántico, operados principalmente por empresas inglesas.⁵⁶ La segunda, en manos norteamericanas, era la “Vía Galveston”, nombre del nodo en la costa texana del Golfo de México desde donde se gestionaban la conexión entre los cables del Atlántico norte y las ciudades de la costa pacífica de América del Sur.⁵⁷

Mapa 1. Circuitos telegráficos Atlántico y Pacífico, 1900



Fuente: Florencia Sciutto.

56 Ahvenainen, 2004, p. 304. Como muestra este autor, en la segunda fase, las empresas inglesas encontraron competencia proveniente de otras naciones. La ruta expandió en su capacidad y velocidad de transmisión con la incorporación de las estaciones africanas, en particular con la inauguración del cable Dakar-Pernambuco, en 1892 (en manos de una compañía francesa), y el cable Monrovia-Pernambuco, en 1909 (controlado por capitales alemanes).

57 Según datos provistos por las empresas en 1909, la “Via Madeira” (atlántica) gestionaba más del doble de volumen de transmisiones que la “Galveston” (pacífica). Argentina. Leyes y decretos, 1910: 30.

Como en el caso de la circulación postal, la conexión “instantánea” con el mundo requería de la adaptación a reglas comunes de funcionamiento que todos los actores intervinientes debían aceptar.⁵⁸ Esas reglas formaban parte, a su vez, de una serie de instrumentos supranacionales destinados a la uniformización de los espacios comerciales e informativos nacidos de la revolución en el transporte y las comunicaciones –proceso que tocaba a elementos como la medición del tiempo y del espacio, de profundo arraigo cultural y compleja absorción en tramas nacionales, regionales y locales–.⁵⁹ En este marco, las reglas del nuevo territorio-información nacido del cable submarino eran dictadas y controladas por la Unión Telegráfica Internacional (ITU), una agencia mantenida por los Estados miembro, también localizada en Berna. Desde su creación en 1865, la ITU coordinaba la circulación entre redes parciales, exigiendo a cada integrante la aceptación de las condiciones concertadas en sucesivos congresos. La Argentina, cuyo Correo había adoptado el nombre *Correos y Telégrafos*, en 1876, adhirió como miembro pleno en 1888.⁶⁰ Brasil, gran jugador en el sistema telegráfico regional, se había incorporado en 1879. Uruguay, Bolivia y Chile esperarían a la primera década del siglo siguiente. Poco importaban estas demoras, pues a esas alturas hacía mucho que los protocolos de la ITU funcionaban como *lingua franca* telegráfica.⁶¹

58 Tworek y Müller-Pohl, 2015, p. 407; Murphy y Yates, 2015, pp. 550-557.

59 Ogle, 2015, pp. 20-46. El largo proceso de uniformización de la medición del tiempo tuvo un momento importante en el Congreso celebrado en 1884 en Washington DC, donde se impuso el criterio del meridiano Greenwich como referencia universal para el trazado de los husos horarios. La consagración, en 1875, del sistema métrico para operaciones con alguna dimensión internacional constituye un hito clave en este proceso. Firmada por todos los jefes de estado europeos, la “Convención del Metro” establecía el sistema francés para medir distancias, y un patrón para la medición de fenómenos como la electricidad y la temperatura. Galison, 2003, pp. 84-144; Alder, 2002, p. 337. Sobre el proceso de coordinación horaria en Argentina: Riesnik, 2014, pp. 42-72.

60 AMREC, Sección 8 - Tratados y Conferencias; Caja AH/0024, “Unión Telegráfica Internacional. Conferencias”. Sobre la absorción de la gestión de telégrafos por el Correo, en abril de 1876: Olivera, 1910, p. 57.

61 Laborie, 2013, p. 71. A la ITU debemos los más detallados mapas del avance del sistema telegráfico mundial del siglo XIX, construidos con la información enviada por cada país miembro.

Como había ocurrido con la circulación postal, la diferencia de tarifas con relación a las que regían el tráfico del hemisferio norte reveló su peso de inmediato, aunque esa diferencia no fuese en este caso producto exclusivo de la distancia. Mucho incidía, aquí, la densidad de la red de conexiones y la capacidad de Estados y agentes privados para negociar con las empresas de cable (el sistema interoceánico se mantuvo, recordemos, en sus manos). En 1886 la tarifa desde Londres/Brest a Río de Janeiro (5 200 millas náuticas) era de 11,80 francos por palabra, mientras que en Buenos Aires (a 6 500 millas) se pagaba 9,35 francos por palabra, y en Nueva York (a 3 400 millas náuticas), 2,50 francos. Según cálculos de Ahvenainen, Nueva York pagaba 0,074 francos por milla náutica de distancia, mientras que Río pagaba 0,227 y Buenos Aires 0,144.⁶² Gran usuario del sistema, Buenos Aires se beneficiaba de tarifas por milla más bajas que Río, a pesar de su distancia mayor. Pero esos telegramas seguían costando el doble que los emitidos o recibidos en Nueva York. La baja progresiva en los precios mantuvo esta diferencia de costos en la década de 1890, momento de gran despegue de la circulación telegráfica.

Cada congreso de la ITU era una ocasión para procurar alianzas con el fin de negociar mejor con las empresas de cable. Esos intentos fracasaron, sin embargo, más allá de la eventual inclusión en actas de una “invitación” a rebajar las tarifas.⁶³ Si bien regulaba estándares de infraestructura, *routing* y lenguajes, la ITU no intervenía en la política de precios, dejando que cada Estado negociara con las empresas del caso. Algunas ventajas marginales surgieron de cambios en la contabilidad de las palabras o la nomenclatura de lugares, por ejemplo. Pero fuera de eso, se esperaba que los equilibrios se zanjaran según la configuración de cada mercado. Los intentos de las delegaciones argentinas por introducir regulaciones que aliviaran los costos se vieron condenados al fracaso.⁶⁴

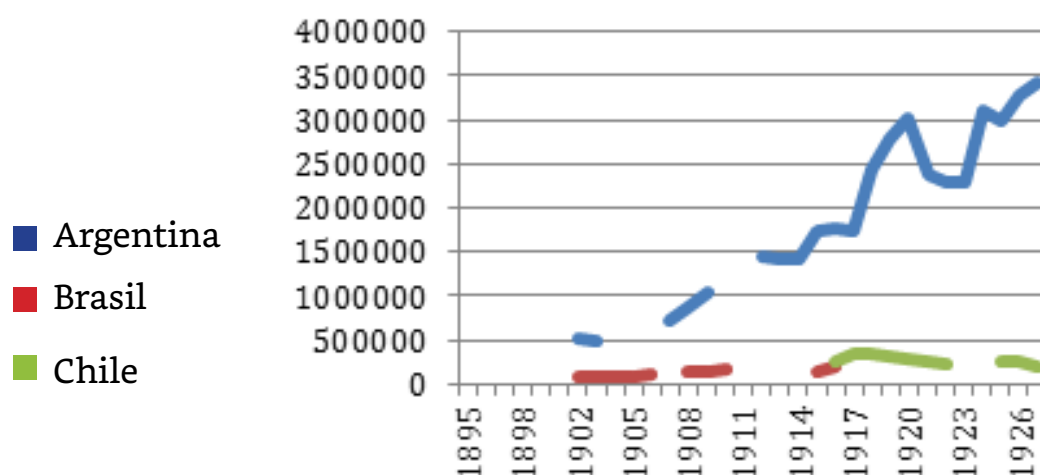
62 Ahvenainen, 2004, p. 237.

63 AMREC, Unión Telegráfica Internacional. Conferencias, 1885, p. 71. Caja AH/ 0024, Ministerio de Relaciones Exteriores, 1885-1935, Sección 8: Tratados y Conferencias, C. 82 A 38.

64 Carta Confidencial del delegado a la Conferencia de la ITU en Londres, Sr Francisco Hanson, al Director General de Correos, 2 de julio de 1903, p 221 y 221v. En: AMREC, *Ibid.*

Esta desventaja no inhibió en el largo plazo el recurso de los usuarios situados en la distante Argentina. Por el contrario, los datos del volumen del tráfico describen una conexión al sistema internacional de intensidad singular.

Gráfico 5. Volumen total de telegramas internacionales, 1895-1927



Fuente: elaboración personal a partir de *Bureau International des Administrations Télégraphiques, Statistique Générale de la Télégraphie d'après des documents officiels, 1895-1927*.

En su tendencia expansiva, esta curva presenta claros paralelos con las que surgen de los datos de la correspondencia postal, y confirma lo que constituye un comportamiento distintivo en el uso de las conexiones ultramarinas. Pero si las implicancias de esta línea empinada son convergentes, no por eso son equivalentes. El despacho de telegramas internacionales era un servicio costoso, y por eso nunca fue masivo a la manera de la correspondencia marítima. Los usos del cable se mantuvieron dentro del ámbito de una élite vinculada a la diplomacia, a grandes empresas comerciales y financieras, y a la prensa. La escala y ambición de las políticas de estado también era crucial aquí, pues el desarrollo del sistema dependía por completo del mantenimiento y expansión de la red telegráfica nacional, por entonces en pleno desarrollo.⁶⁵ Con ayuda del estado, entonces, la

65 Sobre la construcción del sistema telegráfico argentino: Hodge, 1984, pp. 59-80.

gran apuesta a la comunicación eléctrica provino de aquellos agentes modernizadores para quienes los beneficios bien valían las tarifas. La curva habla, así, de la expansión de un canal crítico de información económica y financiera colocado en el centro del desarrollo exportador: los datos de las oscilaciones bursátiles, por ejemplo, circulaban por esta vía.

No son estos actores, sin embargo, los que explican el excepcional recurso al cable que delatan las estadísticas argentinas: ese lugar le cabía a los diarios modernos, aquellos que desde fines del siglo XIX se contaban entre los beneficiarios más directos del abaratamiento relativo de las tarifas, gracias al avance técnico de las conexiones y, sobre todo, al precio preferencial del que gozaban los mensajes destinados a la prensa. Solo así se entiende por qué el tráfico de telegramas ultramarinos no experimentó, durante la Primera Guerra Mundial, caídas paralelas a las de los flujos epistolares. Más bien lo contrario: entre 1916 y 1919, los telegramas *aumentaron* porque alimentaban la voracidad noticiosa de la gran prensa porteña, dispuesta a costear extensos mensajes y legiones de corresponsales para la cobertura del conflicto.⁶⁶ Dado el volumen de transmisiones destinadas a la prensa, los diarios principales negociaban directamente con las empresas de cable, obteniendo tarifas planas por un volumen mínimo de palabras por mes.

La gran expansión de las secciones “Telegramas” de la rúbrica internacional de *La Prensa* y *La Nación* de entresiglos funciona, pues, como una suerte de traducción de la curva más abstracta, con efectos en la vida cotidiana de muchos miles. Aunque los ciudadanos de a pie no podían acceder directamente a las magias del cable, el impacto del flujo subatlántico de signos les llegaba por la vía de la prensa, que cada día hablaba de lo que ocurría en *aquel* mundo. Desde la última década del siglo XIX, ese mundo estaba más cerca en tiempo, y por lo tanto, en espacio subjetivo. Sus alternativas cotidianas, que circulaban en decenas de miles de ejemplares, componían una oferta de noticias grandes y pequeñas: llegadas por vías diversas, se ofrecía a los lectores de manera más constante y abundante que nunca.

66 Sobre la cobertura de la Primera Guerra en los diarios de Buenos Aires: Sánchez, 2014, pp. 55-87.

Región y mundo: rasgos de una articulación territorial

La distancia de los polos económicos, políticos y culturales del hemisferio norte, combinada con la voluntad de las élites modernizadoras de eliminar las determinaciones de esa distancia, impuso un patrón de conexión que no por costoso fue menos intenso. Con el tiempo, esa dirección general se fue expandiendo, sus frutos tornándose en un rasgo más de la Argentina, un elemento que se daba por sentado como parte del orden natural, invisibilizando la trama de mediaciones regionales que regulaba la armonización de las partes. De esa construcción, mencionaremos las piezas que atañen a la articulación al sistema global, dejando para otra ocasión el estudio de las lógicas internas del emergente territorio postal y telegráfico sudamericano.

Como vimos, las diplomacias postales desplegadas en las décadas de 1860 y 1870 respondían a un concepto de circulación de corte liberal y con ese espíritu se fueron concertando los mecanismos operativos. El primer rasgo que se desprende de estos documentos refiere a la colocación del sistema sudamericano en relación a los polos comunicacionales, ubicados en Europa y Estados Unidos, y la relevancia de la posición relativa de cada país de la región al interior de ese sistema.

Esta configuración física reveló su peso desde muy temprano, en las negociaciones para la primera Convención Postal con el Brasil, que comenzaron en 1865.⁶⁷ En la medida en que el sistema del Imperio operaba como inter-

67 Los traspiés que precedieron a la firma de este convenio ilustran las dificultades que obstruían el horizonte de libre circulación que guiaba estos esfuerzos. Los representantes argentinos promovían un funcionamiento del sistema acorde a la adopción del principio (liberal) de pago total del franqueo en el punto de partida, que permitía la circulación sin obstrucciones hasta el punto de llegada. A este principio, los diplomáticos del Imperio oponían, por un lado, la supervivencia de tasas de ingreso y egreso del país, y por otro, los compromisos adquiridos en tratados con Francia e Inglaterra, cuyas empresas navieras trasladaban una porción sustantiva del correo internacional mundial. Luego de una suspensión de cuatro años (en los que ambos estados estuvieron sumidos en los avatares de la Guerra del Paraguay), las negociaciones fueron retomadas en 1869, cuando Brasil finalmente se plegó al principio de franqueo completo en el lugar de origen, integrándose a la lógica prevaleciente en el emergente sistema postal internacional. *Convención Postal, Brasil, 1865*; AMREC, Sección 8 - Tratados y Conferencias; Caja AH/0006, C. 82, A. 34.

mediario para toda la circulación con el hemisferio norte, el acuerdo era crítico. No sorprende, entonces, que una porción crucial del tratado (de este y de los siguientes) aludiera a las condiciones de la transferencia, en puertos brasileños, de *malas cerradas* (valijas selladas) con correo dirigido hacia (o proveniente de) Europa y Estados Unidos.⁶⁸

La dependencia de Brasil como intermediario en la ruta del Atlántico se agudizó una década más tarde, con la incorporación de un rosario de estaciones telegráficas costeras, que bajaba hacia las capitales del Plata.⁶⁹ En verdad, este país funcionaba como gran distribuidor en el circuito de telegramas entre América del Sur y el resto del mundo, pues como hemos visto, en su provincia más oriental (Pernambuco) aterrizaban desde 1874 los cables subatlánticos cuyos contenidos debían ser reenviados al resto de la región, y desde donde se transmitían al otro lado del océano. En Argentina y Uruguay, los desperfectos en este tendido costero (muy frecuentes en los inicios) eran motivo de desvelo. Los proyectos para construir un cable atlántico que fuese independiente del sistema brasileño son un síntoma del peso de este problema.⁷⁰ También lo son los intentos por reducir esa determinación mediante el tendido de una línea terrestre Buenos Aires-Río vía Uruguayana (1882), destinada a canalizar la comunicación europea cuando el sistema submarino se dañaba.

En vísperas de la fastuosa visita del Presidente Roca a Río de Janeiro, en 1899, *La Prensa* no veía tema de agenda más urgente que la modificación de las condiciones de sujeción del sistema telegráfico argentino a esa “espe-

68 *Convención Postal entre los Estados Unidos de América y el Imperio del Brasil*, 1865; AMREC, Sección 8 - Tratados y Conferencias; Caja AH/0008, 1869-1901. Los puntos de intercambio establecidos eran Nueva York, de un lado, y Pará, Pernambuco, Bahía y Río de Janeiro, del otro. La falta de vapores directos entre Buenos Aires y puertos de Estados Unidos explicaban los índices relativamente bajos del tráfico postal entre ambos países.

69 El tramo costero del sistema atlántico estuvo en manos de subsidiarias de la empresa madre del tendido mundial, la Eastern Telegraph Company. Avenhainen, 2004, pp. 127-153.

70 En 1889, se firmó un contrato entre el jefe de Correos y Telégrafos, Ramón Cárcano, y la empresa Biekert, para la construcción (nunca sustanciada) de una línea directa a Europa, con salida a tierra en San Vicente y Tenerife. *Memoria del Ministerio de Interior, 1889*, p. 217.

cie de feudo” que ponía al país a merced de un poder extraño “(...) que tendría en sus manos la posibilidad de aislarnos del resto del mundo.”⁷¹ Esta estructura no se modificaría hasta 1910, cuando se construyó el primer cable “directo” entre Buenos Aires y Lisboa, por la vía de la isla Ascensión.⁷²

El abigarrado corpus de convenios que regulaban la circulación postal con el Uruguay es un testimonio de la crucial relación entre los puertos de Montevideo y Buenos Aires.⁷³ Con ninguna nación de la región tenía la Argentina un tráfico postal tan intenso –y cabe preguntarse si con alguna ciudad del interior estaba Buenos Aires tan comunicada como con su par al otro lado del río–. Al antiguo *continuum* epistolar se agregaba, ahora, la coordinación con las muy expandidas rutas globales.

En razón de su calado y localización –esto es, primero en orden de llegada de la ruta del Atlántico norte– los barcos descargaban en Montevideo abundante correspondencia destinada a Buenos Aires. El recurso de aceleración final del trayecto era utilizado tanto por el Correo argentino como por los diarios porteños, que en las décadas de 1860 y 1870 comenzaban a exhibir una nueva sensibilidad de los tiempos de circulación noticiosa con Europa.⁷⁴ Es por eso que tantos corresponsales esperaban noticias en el puerto de Montevideo: allí se descargaban las bolsas transportadas por los vapores europeos, que contenían cartas, corresponsalías e impresos. Muchos materiales eran directamente despachados a Buenos Aires por vía fluvial. Otros, como los diarios extranjeros destinados a alimentar la oferta de noticias internacionales de la prensa porteña, eran resumidos por el corresponsal para publicación inmediata. A partir de 1866, la glosa de “Noticias de Europa” fechada en Montevideo se transmitía por la vía

71 *La Prensa* (Buenos Aires, 3 de agosto de 1899), p. 5.

72 Los documentos y debates referidos a esta obra, la primera que independiza el circuito informativo argentino de la mediación brasileña, en: Argentina. Leyes y decretos, 1910.

73 Los marcos regulatorios de circulación postal con el Uruguay tienen un hito en el Tratado Postal (junio de 1865), seguido de sucesivas convenciones referentes al intercambio de cartas y cajas con valores declarados, de encomiendas postales, de cobros postales, a la introducción de libretas de identidad; al abono a diarios y publicaciones periódica, y al servicio de estafetas ambulantes. Ministerio del Interior, 1901, pp. 3-292.

74 Caimari, 2015, pp. 125-146.

del cable rioplatense, pues en diciembre de ese año una línea submarina había unido ambas ciudades.⁷⁵

Montevideo también era el puerto desde donde se “apuraban” los despachos en la dirección opuesta, que incluía un servicio “expres” a Europa. Como los paquetes de ultramar zarpaban temprano, toda la correspondencia recibida después de las 10 de la mañana “(...) se expide en valija suplementaria por el vapor de la carrera del Río de la Plata, que alcanza al de ultramar en Montevideo al siguiente día, y le entrega todo lo que lleva para su línea.”⁷⁶ Este tipo de microcooperaciones explica la profusión de arreglos relativos a flotillas de estafeteros, que cada día hacían su carrera entre ambos puertos del Plata. Y explica, también, que una porción sustantiva de los tratados postales bilaterales refiriera a la aceleración del acceso a la gran ruta del Atlántico.

La superficie limítrofe compartida y, sobre todo, la inauguración del sistema del Pacífico que abrió una ruta alternativa para los flujos europeos, tornó la coordinación de las líneas telegráficas con Chile en una cuestión tan crítica como la que regulaba el acceso a la ruta atlántica a través de Uruguay y Brasil. Gran impulsor del telégrafo, Sarmiento había inaugurado, junto a su par chileno, Errázuriz, una conexión trasandina que unió Villa María y Valparaíso (1872), tramo de importancia estratégica para la futura conexión entre los dos sistemas, como hemos visto.⁷⁷ Si bien el marco discursivo de la empresa refería al gran tema de la hermandad chileno-argentina, lo cierto es que por ahí transitarían, también, los signos de miles de telegramas con origen mucho más lejano.

75 El cable rioplatense conectó Punta Lara y Colonia del Sacramento, y continuaba con 160 km de hilo aéreo hasta Montevideo. La construcción estuvo a cargo de la Compañía Telegráfica del Río de la Plata (The River Plate Telegraph Company), con sede en Glasgow. La obra estuvo precedida en un acuerdo bilateral entre los estados, firmado en marzo de 1865. Ahvenainen, 2004, p. 31; Reggini, 1997, p. 96; del Sar, 2015.

76 “Carta del Director de Correos y Telégrafos, C. Carlés, al Ministro del Interior, 16 de junio de 1893”. República Argentina, Dirección General de Correos y Telégrafos, 1895, p. 64.

77 La línea Villa María-Valparaíso estaba en manos de la Transandine Telegraph Company, nombre adoptado por la empresa inglesa Clark and Co., con sede en Buenos Aires y Liverpool. Además del cruce trasandino, unía Villa María con Rosario; Ahvenainen, 2004, p. 35.

Para la prensa y los hombres de negocios chilenos, el interés primordial de la obra residía, en verdad, en la promesa de un acceso al circuito informativo del Atlántico, en momentos en que la conexión suboceánica ya había sido anunciada. El hilo trasandino venía a complementar, además, un sistema postal cada vez más aceitado, ya que merced a las disposiciones de la UPU, la correspondencia de Chile hacia Europa y viceversa pasaba por la vía de Mendoza, empleando seis días entre Santiago de Chile y Buenos Aires y otro más en pasar de allí a Montevideo.⁷⁸

En Valparaíso, el advenimiento del telégrafo Trasandino produjo la multiplicación de noticias de Europa (a menudo mediadas por la lectura de los diarios porteños por los corresponsales chilenos en el Plata). Mientras tanto, las publicidades de *El Mercurio* ofrecían servicios de envío que combinan telegramas a Buenos Aires con tramos ulteriores por vapores zarpados hacia el hemisferio norte.⁷⁹ En la dirección opuesta, la prolongación de los hilos de Villa María a Buenos Aires sería presentada como un paso para “recibir, transmitir y distribuir despachos para el exterior por la vía de Chile.”⁸⁰ En todos los casos, la conexión delataba un cambio mucho más amplio que el acercamiento de ambos países.

La conexión telegráfica con el hemisferio norte redoblaba, entonces, la tradicional dependencia de los espacios gestionados por los correos de las naciones vecinas –Uruguay, Brasil y Chile–. La *interdependencia*, en verdad, pues una nueva responsabilidad había recaído en la red de comunicaciones argentina: la de intermediar entre los sistemas de cables del Atlántico y del Pacífico por la vía trasandina, y también por tendidos hacia los países mediterráneos en el norte de la región. Esa gestión estaba en manos de un estado cuyos Correos y Telégrafos habían absorbido el manejo, mantenimiento y construcción de infraestructuras que debían garantizar la articulación entre los sistemas parciales de las naciones al sur del continente.⁸¹

78 “Carta del Director de Correos y Telégrafos, al Ministro del Interior, 16 de junio de 1893”, República Argentina, Dirección General de Correos y Telégrafos, 1895, p. 138.

79 Los anuncios se repiten en *El Mercurio* (Valparaíso), en agosto-septiembre de 1873.

80 *Memoria presentada al Congreso Nacional de 1888 por el Ministro del Interior Doctor D. Eduardo Wilde*, p. 135. Énfasis agregado.

81 El sistema Trasandino fue reforzado en 1887 mediante la complementación del tramo Villa María-Buenos Aires, y la construcción de una línea adicional de Buenos Ai-

Nada de esto implica que dicha gestión fuese siempre exitosa, ni que la construcción de un sistema regional estuviese a salvo de inconvenientes técnicos y obstáculos materiales: si bien los pormenores de esa historia están por delante, la evidencia disponible es clara al respecto.⁸² En este marco, también se desprende que a partir de los años 1870 el estado hizo de su capacidad de facilitar estas conexiones un punto sustantivo de su agenda, parte de las grandes inversiones que marcaban la apertura al exterior, y se agregaban al plan de armonización del sistema regional con el sistema global. Como decían los directivos del Correo en 1880, mejorar las comunicaciones con los vecinos era acercarse al mundo, pues: “(...) una vez concluido el convenio argentino-oriental, el Telégrafo Nacional se extenderá hasta la costa Uruguay, y tendremos una nueva vía de comunicación con esa República y con el Brasil y, por medio de este, con la mayor parte del orbe.”⁸³

Modos de acercarse al mundo

Los datos de consumo postal y telegráfico de la Argentina que a fines de los años veinte tanto llamaban la atención de Bunge eran el resultado de una larga construcción. En ella se condensaban varias líneas del proceso modernizador, incluida la expansión de la economía exportadora, la ola inmigratoria y la anexión y articulación de territorios. En ese vasto programa tuvieron un lugar decisivo políticas estatales de gran coherencia y despliegue de medios, que permitieron colmar una expectativa extendida de conexión regular con un mundo exterior muy lejano.

No obstante la diferencia en escala que revelaban las cifras argentinas, esas políticas no eran el resultado del simple desarrollo de infraestructu-

res a San Juan (1899) *Memoria de Correos y Telégrafos*, 1883, p. LXX-LXXI; *Memoria del Ministerio del Interior*, 1899, p. 135. Recién en febrero de 1903, cuando el peligro de una guerra con Chile por cuestiones limítrofes estaba definitivamente disipado, una ambiciosa Convención Telegráfica entre ambos países estableció la construcción de líneas adicionales, conectando numerosas poblaciones de uno y otro lado de la larga frontera. AMREC, Caja AH/0045, 1899/1905, Sección 8: Tratados y Conferencias, *Chile, 1903. Febrero 6. Convención Telegráfica*.

82 Hodge, 1984: 72-73; Riesnik, 2014.

83 *Memoria del Ministerio del Interior*, 1880, p. XXXV.

ras a nivel nacional, sino también de numerosos acuerdos con otras naciones de la región: de la coordinación minuciosa entre sus sistemas postales y telegráficos. Esa construcción se insertaba, a su vez, en un armado de escala global, regulado por organizaciones internacionales que imponían reglas de gobernanza ineludibles. Si el Estado argentino reveló una consistente voluntad de adecuación a esas exigencias, aun a costa de grandes desembolsos, es porque esas políticas estaban sustentadas por una concepción que excedía ampliamente la cuestión del contacto de los inmigrantes con sus países de origen: se parecía, más bien, a la redefinición de un lugar en el mundo, allí donde los avances tecnológicos podían desafiar –por fin– las tiranías el espacio.

Historizar la construcción de un sistema que buscó minimizar el peso de la distancia mediante el recurso masivo a la conexión postal y telegráfica no equivale a definir el tipo de vínculo nacido de este régimen, por supuesto. Al contrario, la constatación vuelve a plantear *como pregunta* la cuestión de la sociedad argentina y el mundo –y la del mundo *en la sociedad argentina*– en momentos de constitución de su lugar como estado-nación y de la laboriosa búsqueda de una identidad nacional. Volver, en fin, desnaturalizando una relación evidente, interrogando sus condiciones de posibilidad: habiendo echado luz sobre los artificios que la configuraron, para luego volverse invisibles.

Fecha de recepción: 3 de diciembre de 2018

Fecha de aprobación: 30 de mayo de 2019

Bibliografía

Ahvenainen, J. (2004). *The European Cable Companies in South America Before the First World War*. Helsinki: Academia Scientiarum Fennica.

Alder, K. (2002). *The Measure of All Things. The Seven-Year Odyssey and Hidden Error That Transformed the World*. Nueva York: Free Press.

Argentina, Leyes y decretos (1910). *Cable argentino a Europa, vía Ascensión. Antecedentes, contratos, informes y documentos ilustrativos*. s/d.

Barbier, F. (1891). Le commerce international de la librairie française au XIXe siècle. *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 28(1), 94-117.

Bayly, C. A. (2004). *The Birth of the Modern World, 1780-1914. Global Connections and Comparisons*. Malden-MA: Blackwell Publishing.

Britton, J. y Ahvenainen, J. (2004). Showdown in South America: James Scrymser, John Pender, and United States-British Cable Competition. *The Business History Review*, 78(1), 1-27.

Bunge, A. (1929). La actividad postal en diversos países. *Revista de Economía Argentina*, II(130), 4-19.

Caimari, L. (2015). El mundo al instante. Noticias y temporalidades en la era del cable submarino (1860-1900). *Redes. Revista de Estudios Sociales de Ciencia*, 40, 125-146.

Caimari, L. (2016). News From Around the World: the Newspapers of Buenos Aires in the Age of the Submarine Cable, 1866-1900. *Hispanic American Historical Review*, 96(4), 607-640.

Caimari, L. (2018). "En el mundo-barrio". Circulación de noticias y expansión informativa en los diarios sudamericanos del siglo XIX. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, 49, 81-116.

Cárcano, R. (1893). *Historia de los medios de comunicación y transporte* (v. 2). Buenos Aires: Félix Lajouane.

Carey, J. (1989). Technology and Ideology. The Case of the Telegraph. In J. Carey, *Communication as Culture. Essays on Media and Society* (Rev. ed.). Nueva York: Routledge, 155-77.

Castro Esteves, R. de (1958). *Historia de las comunicaciones argentinas*. Buenos Aires: Talleres Gráficos del Ministerio de Comunicaciones.

Codding, G. (1964). *The Universal Postal Union. Coordinator of International Mails*, Nueva York, New York University Press.

Cotreau, J. (1974). *Historical Development of the Universal Postal Union and the Question of Membership*, Tesis doctoral en Derecho. Universidad de Friburgo, Suiza.

David, J. y David, TH. (2017). Vers une uniformisation culturelle? En P. Singaravélou y S. Venayre, *Histoire du monde au XIXe siècle* (pp. 209-221). Paris: Fayard.

Del Sar, A. (2015). Los orígenes de las telecomunicaciones en la Argentina, 1853-1890 (Tesis inédita de doctorado), Universidad Nacional de la Plata, Facultad de Periodismo, La Plata.

Devoto, F. (2000). La inmigración, en: Academia Nacional de la Historia. En *Nueva Historia de la Nación Argentina* (v. 4, pp. 77-107). Buenos Aires: Planeta.

Dirección General de Correos y Telégrafos (1895). *Antecedentes administrativos de Correos y Telégrafos, 1894* (v. VII). Buenos Aires: Compañía Sudamericana de Billetes de Banco.

Dirección General de Correos y Telégrafos (1897). *Antecedentes administrativos de Correos y Telégrafos, 1896-97* (v. IX). Buenos Aires: Compañía Sudamericana de Billetes de Banco.

Galison, P. (2003). *Einstein's Clocks, Poincaré's Maps. Empires of Time*. Nueva York y Londres: Norton & Co.

Garabedian, M. (2012). El Correo Español de Buenos Aires y la prensa española en el Río de la Plata. Nuevos enfoques para su estudio. *História: Questões & Debates*, 56, 159-177.

Headrick, D. y Griset, P. (2001). Submarine Telegraph Cables: Business and Politics, 1838-1939. *Business History Review*, 75, 543-578.

Hodge, J. (1984). The Role of the Telegraph in the Consolidation and Expansion of the Argentine Republic. *The Americas*, 41(1), 59-80.

John, R. (1995). *Spreading the News. The American Postal System from Franklin to Morse*. Cambridge: Harvard University Press.

Kaukianen, Y. (2001). Shrinking the World. Improvements in the Speed of Information Transmission, c. 1820-1870. *European Review of Economic History*, 5, 1-28.

Laborie, L. (2013). Globalizing the Telegraph: The ITU and the Governance of the First Globalization of Telecommunications. In M. Hampf y S. Müller-Pohl (eds.), *Global Communication Electric. Business, News and Politics in the World of Telegraphy* (63-91). Frankfurt: Campus Verlag.

Lyall, F. (2011). *International Communications. The International Telecommunication Union and the Universal Postal Union*. Burlington: Ashgate.

Míguez, E. (coord.) (2011). *Argentina. La apertura al mundo*. In J. Gelman (dir.), *América Latina en la historia contemporánea* (v. 3, 1880-1930). Madrid: Mapfre.

Moreno Cabanillas, R. (2017). Les communications outre-mer. Les postes comme outil de connexion entre les territoires au sein d'un espace global au cours du XVIIIe siècle. En AAVV, *Amérique Latine globale: histoire connectée, globale et internationale*. Paris: L'Harmattan.

Miller, J. et al. (2015). *The Princeton Companion to Atlantic History*. Princeton: Princeton University Press.

Ministerio del Interior (1901). *Legislación Postal y Telegráfica. Convenciones-Reglamentos-Administración, 1858-1900. Publicación Oficial*. Buenos Aires: Talleres Tipográficos de la Penitenciaría Nacional.

Moya, J. (2006). A Continent of Immigrants. Postcolonial Shifts in the Western Hemisphere. *Hispanic American Historical Review*, 86(1), 1-28.

Murphy, C. y Yates, J. (2015). Afterword: The Globalizing Governance of International Communications: Market Creation and Voluntary Consensus. *The Journal of Policy History*, 27(3), 550-557.

Municipalidad de la Capital (1892). *Anuario Estadístico de la Ciudad de Buenos Aires. Año I, 1891*, Buenos Aires, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco.

Ogle, V. (2015). *The Global Transformation of Time, 1870-1950*. Cambridge: Harvard University Press.

Olivera, E. (1909). *La reorganización del Correo Argentino*. Buenos Aires: Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco.

Osterhammel, J. (2014). *The Transformation of the World. A Global History of the Nineteenth Century*. Princeton: Princeton University Press.

Reggini, H. (1997). *Sarmiento y las telecomunicaciones. La obsesión del hilo*. Buenos Aires: Ediciones Galápagos.

Riesnik, M. (2014). *Velocidad telegráfica y coordinación horaria en la Argentina. En Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr Emilio Ravignani", Tercera serie (40), 42-72.*

Sánchez, E. (2014). Pendientes de un hilo. Guerra comunicacional y manipulación informativa en la prensa porteña durante los inicios de la Gran Guerra. *Política y Cultura*, 42, 55-87.

Sellers-Garcia, S. (2013). *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery*. Stanford: Stanford University Press.

Studeny, C. (1995). *L'invention de la vitesse. France, XVIIIe-XXe siècle*. París: Gallimard.

Tworek, H. y Müller-Pohl, S. (2015). The Governance of International Communications, Introduction. *The Journal of Policy History*, 27 (3).

Union Postale Universelle (1878). *Documents du Congrès Postal de Paris*. Berna: Imprimerie Lang & Comp.

Union Postale Universelle (1885). *Convention of Paris, June 1878, As Amended (Pursuant to Article 19) by the Additional Act of Lisbon, Marzo 21.*

Union Postale Universelle (1924). *L'Union Postale Universelle. Sa fondation et son développement. Mémoire publié par le Bureau International à l'occasion du 50e anniversaire de l'Union, 1874-1924*, Benzinger et Cie: Einsiedeln (Suiza).

Wenzlhuemer, R. (2007). The dematerialization of telecommunication: communications centres and peripheries in Europe and the World, 1850-1920. *Journal of Global History*, 2 (3), 345-72.

Wenzlhuemer, R. (2013). *Connecting the Nineteenth-Century World. The Telegraph and Globalization*. Cambridge: Cambridge University Press.

Winseck, D. (2013). Globalizing Telecommunications and Media History: Beyond Methodological Nationalism and the Struggle for Control Model of Communication History. En M. Hampf y S. Müller-Pohl (eds.), *Global Communication Electric* (pp. 35-62). Frankfurt: Campus.

Winseck, D. y Pike, R. (2007). *Communication and Empire. Media, Markets, and Globalization, 1860-1930*. Durham: Duke University Press.

Zilliacus, L. (1953). *Mail for the World. From the Courier to the Universal Postal Union*. Nueva York: The John Day Co.