



Don Lorenzo Galindez de Carbajal, primer Correo Mayor de Indias.
(Copia del retrato que publicó el Sr. Verdegay).

Con el deseo de ilustrar la materia de que se trata en este capítulo con todos los datos que nos proporcionan los publicistas más autorizados, no vacilamos en insertar aquí los siguientes detalles que encontramos en un autor de indiscutible competencia en estas investigaciones. Estos detalles revisten mayor interés en nuestra obra, por referirse muy especialmente á los correos de las Indias y por estar fundados en testimonios que merecen fe.

Hay entre las noticias que insertaremos en seguida, algunas bastante curiosas, y sólo á la diligente rebusca del Sr. V. y Fiscovich se debe su publicación. En ellas encontramos el dato que durante mucho tiempo buscamos infructuosamente respecto al Correo Mayor de Indias que sostuvo un pleito con el primer Correo Mayor de México, D. Martín de Olivares.

Dice así el historiador á que nos referimos:

Descubierto el Nuevo Mundo por el inmortal genovés en 1492; conquistado poco después el Perú por Pizarro, y México por Hernán Cortés, el Correo debía aparecer y organizarse allí, aunque en la forma limitada y deprimida impuesta por las ideas económicas de la colonización, que por otro lado sólo piensa en los primeros momentos de asegurar el dominio de la tierra descubierta, llenando las exigencias inmediatas de una lucha avasalladora y esforzada.

Natural fué que la guerra constante contra los indios y las discordias sangrientas entre los españoles mantuvieran durante largos años á la administración interior de las colonias sin participar de los adelantos propios de su tiempo. Se invade, se asedia, se destruye, pero no se administra ni se enseña y civiliza sino más tarde, por los roces del dominio, la mezcla de las razas y la asimilación de la cultura.

El servicio de Correos se fundó en América bajo la regla invariable y despótica del monopolio que constituyó un privilegio particular y perjudicial,

pues que abandonado á la voluntad y al esfuerzo del exclusivismo personal, no reúne las condiciones de una comunicación regular y ordenada.

En un principio, y una vez desaparecida la administración indígena, la correspondencia, que era escasa, pues se escribía poco y tan sólo en casos excepcionales, se conducía por enviados expresos, ó se confiaba á la buena voluntad de los viajeros, no faltando casos en que se hicieron esfuerzos para acabar con los correos, impidiéndoles realizar un servicio sistemático y normal.

Cuenta el Padre Guevara, que Gonzalo de Abreu favoreció la destrucción de la ciudad de Jujuy, porque esta población facilita la comunicación con el Perú, y adoptó las mayores precauciones para embarrazar los caminos y evitar todo servicio epistolar, por temor de que se transmitieran informes al Virrey y á la Real Audiencia respecto del pésimo y criminal Gobierno que había inaugurado y ejercía en Tucumán.¹

Cuando Alonso de Alvarado tuvo noticias, dice Antonio Herrera, de la supuesta sublevación de Martín de Robles, restableció entre el Callao y Cuzco el antiguo sistema de Postas por medio de chasquis para conocer rápidamente los movimientos de las fuerzas rebeldes.

La supresión de los Correos indígenas á Chile dejó

¹ P. Guevara. Historia de la conquista del Río de la Plata.

en completo aislamiento tan codiciada región, célebre por sus riquezas minerales. El viaje de Valparaíso al Callao era de veinticinco á treinta días, á veces más largo, por los vientos reinantes.

El Padre Acosta dice: "Después que entraron los españoles en América, se volvieron á emplear los chasquis en tiempo de alteraciones y con gran necesidad. El Virrey D. Martín Enríquez los puso ordinarios, á cuatro leguas, para llevar y traer despachos, que es cosa de grandísima importancia en aquel reino, aunque no corren con la velocidad de los antiguos, ni son tantos, y son bien pagados, y sirven como los ordinarios de España, dando los pliegos que llevan á cada cuatro ó cinco leguas."

En cuanto á las provincias de Tucumán y Río de la Plata, el servicio postal de *Correos fijos* no fué conocido hasta el siglo XVIII.

Las exigencias de aquel tiempo no reclamaron mayor progreso, que éste está en razón directa de las necesidades humanas; los difíciles y pesados medios de transporte bastaban á satisfacer las aspiraciones de una sociedad naciente. Además, los caminos destruidos por el abandono é interceptados con frecuencia, no ofrecían seguridad, y nadie osaba aventurarse en ellos sin disponer de recursos bastantes para garantizar la propia defensa. Así, de Buenos Aires á Santiago, se tardaban veinte días, y á Lima cincuenta, por jornadas de ocho leguas. La correspondencia era generalmente confiada á la bondad de los viajeros, y

cuando más á enviados ó mensajeros expresamente costeados por el común de vecinos.

Reuníanse varios comerciantes, resolvían el envío, abandonaban los gastos de viaje de un correo ó conductor especial, y la persona á quien iba dirigido se encargaba de distribuir la correspondencia.

Los Correos así establecidos por la iniciativa particular, hacían el viaje á caballo, llevando generalmente consigo cuatro de muda para no exponerse á quedarse desmontados en el camino. El correo cabalgaba en uno, y los otros los hacía correr delante, atados juntos para que no se escapasen, é iba cabalgando, ya en uno ya en otro, para darles descanso. Cuando disponía de recursos ó de recomendaciones poderosas, cambiaba en las casas del tránsito los caballos cansados por otros de fresco. Dormía en la llanura ó en la montaña; se hospedaba, cuando podía, en alguna de las escasas poblaciones del trayecto, y de este modo atravesaba el correo las distancias, solo y desamparado, con bastante rapidez, pues de Buenos Aires á Córdoba —dice el P. Gervasoni— no empleaba más que cinco días.

Luego se organizó un servicio ordinario de correos por medio de carretas y arrias de mulas, cruzando paso á paso enormes extensiones y parándose en innumerables estaciones del tránsito.

He aquí cómo describe D. Ramón J. Cárcamo, en su interesantísimo y ya citado libro *Historia de los medios de comunicación y transporte en la República Argentina*, estas carretas:

“Un tablado rectangular de amplias dimensiones, base de cuatro gruesas paredes de tejido de *simbol* ó *tortora*, cerradas en bóveda, formaba el cuerpo principal de la carreta colonial, equilibrada sobre un eje sostenido por dos grandes ruedas de madera. A los costados existían pequeñas ventanas de ventilación, y la superficie exterior del techo hallábase revestida de cueros de buey. En la parte posterior se encontraba provista de llave la puerta de entrada, á que se ascendía por medio de una escalera portátil. En el extremo anterior estaba fijado el pértigo, que terminaba en yugo colocado transversalmente, donde los bueyes se unían por medio de coyundas envueltas en las astas. El interior, donde desahogadamente podía estarse de pie, era destinado á los viajeros, el equipaje ó la carga. Un entarimado bajo, ancho y largo, servía de cama para una persona y sentadas cómodamente podían caber seis, una frente á otra. Un nicho cóncavo, abierto únicamente delante y apenas suficiente para recibir á un hombre, constituía el pescante de este pesado y perezoso vehículo. El *picador* que lo dirigía iba encerrado allí, ó al aire libre, sentado en la extremidad del pértigo, en medio del yugo que sujetaba la cabeza de los bueyes tronqueros. Una caña tacuara, terminada en aguja, asegurada y suspendida en balanza, bajo el techo de la carreta, empleábase para dirigir los bueyes delanteros, unidos al pértigo por largas cuerdas colocadas de dos en fondo, en el número necesario, según el

estado del camino, y á bastante distancia unos de otros, de manera que al atravesar algún río, bañado ó pantano, los delanteros ó los del tronco pisasen tierra firme, mientras los otros se hallaban empeñados en el mal paso. Una *picanilla* ó caña más corta y liviana, servía al carretero para guiar á los bueyes pertigueros. Debajo de la puerta de entrada y en la parte opuesta, un barrote de madera, llamado *mucha-cho*, adherido á cada uno de los extremos del pértigo por medio de cuerdas, caía verticalmente, y cuando desprendían los bueyes, mantenía la carreta en equilibrio horizontal, asegurado por dos columnas de apoyo.

Este vehículo de transporte lo introdujeron en América los españoles, sufriendo las modificaciones impuestas por el objeto á que se aplicaba y los elementos de construcción de que disponía cada localidad.

Estas carretas, que empezaron á circular en el siglo XVI, ofrecían, por su construcción especial y su tamaño, relativa comodidad, y constituían el modo mejor y más seguro de transporte en aquel tiempo, sirviendo de amparo del sol y de la lluvia, de abrigo y defensa, de lugar de reposo, vagón de carga y fuerte de defensa.

En casos muy especiales se usaban sólo para transporte de personas, formando entonces una verdadera caravana, cuyos gastos sufragaban los comerciantes que la organizaban. En ese caso, los bueyes solían ser

reemplazados por mulas, y la marcha era más rápida. El Padre Feuillée dice que de Buenos Aires á Chile, tomando mulas en Mendoza, se llegaba antes que un buque arribase al Cabo de Hornos.

Ya hemos dicho en el capítulo anterior, que en 1514 fué nombrado Correo Mayor de las Indias, D. Lorenzo Galíndez de Carvajal. Las autoridades de América opusieron dificultades é impedimentos á los correos que en virtud del privilegio concedido se despachaban en diferentes puntos de las Indias, teniendo el Doctor Carvajal que acudir á la Corona pidiendo garantías en el uso de su derecho, que le fueron acordadas por Cédula de Carlos V, confirmando el monopolio concedido por la Reina Doña Juana,¹ después de la cual

1 Don Carlos, por la gracia de Dios, Rey de Castilla y de Romanos, Emperador siempre Augusto, etc., después de citar íntegra la Cédula de 14 de Mayo de 1514, por la que se concedía el título de Correo Mayor de las Indias, Islas y Tierra Firme del Océano al Doctor Lorenzo Galíndez de Carbajal, añade:

“Y ahora nos hizo relación que alguno de vos contra la dicha Provisión que de suso va incorporada, y merced en ella contenida y en su perjuicio le poneis impedimento del ya su lugar Thenientes en el despacho de los Correos y Mensajeros que hacen y despachan sobre negocios y despachos tocante á cosas de las indias diciendo que la dicha merced no se entiende ni estiende á todo lo tocante á cosas de Indias Expecialmente á lo que sea descubierto en lo de las Islas de Maluco y otras partes de la Expecería ni á su contratación y no consentis que se use en lo que á esto toca libremente en el dicho oficio con los dichos su lugar Thenientes de que recibe agravio por que la dicha merced que tiene de dicho Oficio comprehende todo lo descubierto y por descubrir y así se entiende lo que fuere de especería como todo lo demas de nuestras Indias y nos pidió y suplicó por merced le mandasemos dar nuestra sobre Carta de la dicha nuestra Carta de merced en ella contenida declarandola para que de aquí adelante no le fuese en ello puesto embargo ni impedimento alguno como la nuestra merced fuese lo qual visto por los de nuestro Consejo de las Indias é Conmigo el Rey consultando fué acordado que devíamos mandar dar esta nuestra Carta para vos en la dicha razon e nos lovimolo por vien por

quedó asegurada la tranquila posesión del dicho monopolio y el servicio postal de la América española entregado por completo á la voluntad de una familia, que, atendiendo sólo á sus propios intereses, podía ampliarlo ó restringirlo, puesto que constituía un privilegio exclusivo otorgado por la soberanía real.

Este privilegio era productivo y de gran porvenir, y precisamente por eso costó mucho á los herederos del eminente Consejero de los Reyes Católicos en toda su integridad y defenderlo. El siglo XVI estaba próximo á terminar cuando la familia Carvajal tuvo ya que combatir resistencias y que sufrir mutilaciones y despojos de sus derechos, sosteniendo un pleito con D.

la cual declaramos que la merced que el dicho Doctor Carvajal tiene del dicho Oficio de nuestro Correo Mayor de las Indias se entiende y estiende de todas las nuestras Indias Islas y Tierra Firme descubiertas y por descubrir dentro de los límites de nuestra demarcación así de los Malucos y contratación de la especería como todo lo demas de qualquier calidad que sean y vos mandamos á todos y á cada uno de vos en nuestros lugares y Jurisdicciones que eveades la dicha nuestra Carta que de suso va declarada (digo) incorporada y conforme á ella guardéis y cumplais al dicho Doctor Carvajal la merced en ella se contenido en todo y por todo como en ella se contiene y guardándola y cumpliéndola useis con el y sus lugares Thenientes, e no con otra persona alguna el dicho Oficio de nuestro Correo Mayor de las Indias descubiertas y por descubrir así de los Malucos y Contratación de la Especería como de todo lo demás que se hallare dentro de los límites de nuestra narsación so las penas en ellas contenidas por que de todo asido y es nuestra voluntad e intención que el dicho Doctor sea nuestro Correo Mayor, y goce de los derechos al dicho Oficio pertenecientes e los unos ni los otros no fagades ni fagan en deal por alguna manera sopena de la nuestra merced e de diez mil maravediz para la nuestra Camara á cada uno que lo contrario hiciere dada en Toledo á veinte y siete del mes de Octubre de mil y quinientos y veinte y cinco años del nacimiento de nuestro Señor Jesuxito de mil y quinientos y veinte y cinco Yo el Rey Yo Francisco de los Cobos, Secretario de sus Sesarias e Catholicas Magestades la fice escrevir por su mandado."

Martín de Olivares, encargado en 1580 por el Virrey de Nueva España del oficio de Correo Mayor de hostes y postas de aquella jurisdicción, que duró largos años.



LAMORAL VON TAXIS.

(Director General de las Postas Imperiales).

Verdad es que nada hicieron los Carvajales para conservar con justicia la integridad de sus derechos, pues tuvieron en abandono constante la comunicación postal de las posesiones de Indias, sin instalar nuevos servicios ni introducir útiles reformas, sin hacer caso de reclamaciones, dando, en una palabra, pruebas de incuria y de falta de iniciativa, siempre á la zaga del movimiento de su época y sin calcular que el progreso de las poblaciones imponía la necesidad y despertaba la ambición legítima de poseer el transporte de la correspondencia como una institución regular y ordenada.

La conducta incomprensible de aquella histórica familia, que en su privilegio hereditario encerraba todo su patrimonio, fué completamente distinta á la observada por los Tasis, cuya iniciativa y actividad supieron adelantarse á todas las reclamaciones del público y mantener el servicio de Correos al nivel de las exigencias de cada momento, adelantándose á los deseos del Gobierno. Por eso uno y otro privilegio tuvieron distinto fin, explotando largo tiempo los Tasis su monopolio, puesto que duró en el Imperio alemán hasta su reciente organización, mientras que los Carvajal lo perdieron relativamente pronto.

Disfrutaron el título, oficio y prerrogativas de Correos mayores de Indias:

Don Lorenzo Galíndez de Carvajal, primer Correo mayor de Indias, que falleció en 1527 y de quien queda hecho mérito.

Don Diego de Carvajal, hijo segundo del anterior y heredero por muerte de su hermano primogénito, segundo correo mayor de Indias. Casó con su prima, Doña Beatriz de Vargas y Sotomayor, Señora del Puerto y del Valhondo. Falleció en 1576.

Don Diego de Carvajal y Vargas, hijo del anterior, tercer correo mayor de Indias, falleció en 1583.¹

Diego de Carvajal Vargas, Marroquín de Montehermoso, primogénito del anterior, cuarto correo mayor de Indias, falleció en 1631.

Francisco de Carvajal y Vargas, hijo del anterior, quinto correo mayor de Indias, falleció en 1653.

Diego Anastasio de Carvajal y Vargas, su heredero, sexto correo mayor de Indias, creado por Carlos II, primer Conde del Castillejo, que falleció en 1693.

Diego Gregorio de Carvajal y Vargas, sobrino del anterior, séptimo correo mayor de Indias, muerto en 1731.

Fermín Francisco de Carvajal y Vargas, heredero del anterior, octavo y último correo mayor de Indias, cuarto Conde del Castillejo, séptimo Conde del Puerto, noveno Señor de Santa Cruz de la Sierra, décimotercio de Valhondo de Extremadura, primer Duque de San Carlos y Grande de España.

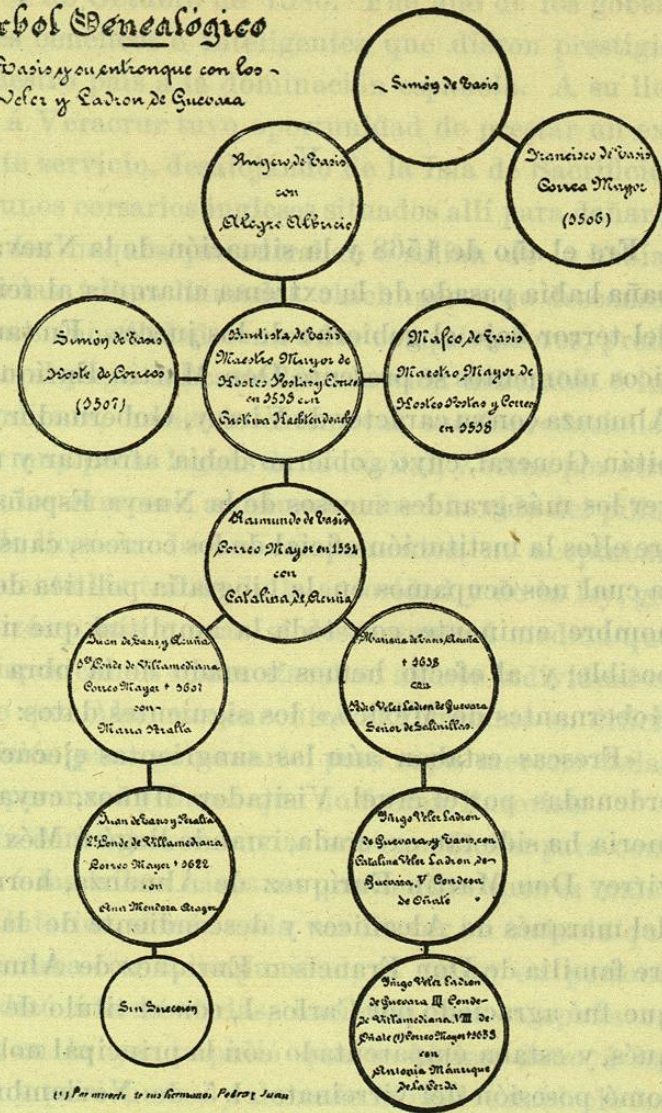
La negligencia de la ilustre familia de los Carvajales puso de relieve los defectos del sistema domi-

¹ Este Correo Mayor entabló y sostuvo contra Martín de Olivares, Correo Mayor de México, una larga cuestión sobre derechos de propiedad del Oficio en Nueva España, habiendo triunfado Olivares, quien conservó el oficio hasta 1604, en que murió.

nante entonces, de encadenar los servicios al monopolio de hombres y gremios, y contribuyó poderosamente á demostrar que el Correo no podía existir de una manera regular fuera de la administración directa é inmediata del Poder público, y fué la propaganda más eficaz en favor del monopolio del Estado.

Arbol Genealógico

Los Vasos y cuentronque con los -
Velas y Ladron de Guayana



Por un lado de sus hermanos Pedro y Juan

(Tomado de la obra del Sr. Verdegay y Fiscovich)