

EN TORNO A LAS REIVINDICACIONES COMERCIALES DE LA PALMA FRENTE A TENERIFE EN EL COMERCIO CON AMÉRICA: UN EXPEDIENTE DE 1819.

Manuel A. de Paz Sánchez

1. INTRODUCCION.

El tema de las relaciones comerciales entre Canarias y América ha suscitado el interés de nuestros investigadores, fruto del cual ha sido la publicación de notables trabajos monográficos¹. Entre la nómina de especialistas ocupa un lugar destacado el profesor Peraza de Ayala, a quien, modestamente, queremos dedicar este trabajo².

Es cosa sabida que la concentración del comercio en Santa Cruz de Tenerife, fue obra de don Lorenzo Fernández de Villavicencio y Cárdenas, marqués de Valhermoso, quien trasladó al puerto la Comandancia

1. Cfr. especialmente MORALES PADRON, F., *El comercio canario-americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, 1955. RUMEU DE ARMAS, A., *Ataques navales y piraterías contra las islas Canarias*, Madrid, 1945-1950, t. I y II. CIORANESCU, A., *Historia de Santa Cruz de Tenerife, 1498-1803*, Santa Cruz de Tenerife, 1977, t. I y II, y GUIMERA RAVINA, Agustín, «Canarias en la «carrera de Indias» (1564-1778)», en *Historia General de las islas Canarias* de A. Millares Torres, Las Palmas, 1977, t. IV, pp. 169-174.
2. Cfr. PERAZA DE AYALA, José, *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1977.

General³. Pero hay más, como subraya el profesor Morales Padrón⁴, con la Reglamentación de 1718, queda Santa Cruz de Tenerife como puerto único de regreso; decisión ésta que ocasionará roces interinsulares:

«Los inconvenientes nacen entre Tenerife y Gran Canaria-La Palma. Estas dos últimas hacen lo posible por librarse de la centralización tinerfeña. Santa Cruz de Tenerife, centro comercial insular, se esfuerza por conseguir que los barcos al volver de América vayan directamente a su puerto contra lo dispuesto por el artículo II del Reglamento de 1718, que permite rendir viaje de regreso al mismo puerto canario de donde zarparon. En 1770 se ratifica el contenido de dicho artículo. Ocho años después, el Cabildo palmero redacta un Memorial cuyo primer punto hace referencia al asunto que tratamos».

Esta reivindicación del Ayuntamiento palmero se mantendrá hasta bien avanzada la centuria decimoctava –de hecho durante toda la transición del Antiguo al Nuevo Régimen–, como veremos seguidamente; y ello a pesar de que el comercio con América «languidecía hasta perecer con el tiempo», aunque no debemos olvidar la importancia que para las Canarias continuarán teniendo las relaciones económicas con el mundo del Caribe.

En este sentido, el cronista de La Palma Juan B. Lorenzo Rodríguez recoge las protestas de los ediles palmeros. El 27 de julio de 1803, el Síndico don Esteban Martín, tras pintar con los peores colores el estado general de la Isla, afirma⁵:

«Los cargadores y algunos pasajeros de alforja hacen toda la conveniencia del naviero, y los brazos laboriosos de estos pasajeros, más que el valor de las cargas, componen todo el producto de los retornos que, como se infiere, es de poca consideración y en los que la Isla tiene un gran desfaldo por no permitírseles hacer sus tornaviajes a este mismo puerto de donde salen, obligándoles a ejecutarlos al de Santa Cruz de Tenerife, donde reside el Juzgado mayor de Indias, por el que se ha mirado siempre como un interés propio el que vayan allí, y a este fin han figurado varios perjuicios para la Real Hacienda, que nunca han existido, ni puede haberlos, por cuanto la

3. Cfr. MORALES PADRON, F., op. cit. pp. 119-120, quien recoge datos del propio Viera y Clavijo.

4. Cfr. MORALES PADRON, F., op. cit., pp. 122, 123.

5. LORENZO RODRIGUEZ, Juan B., *Noticias para la Historia de La Palma*, La Laguna-Santa Cruz de La Palma, t. I, 1975, pp. 324-330.

6. Op.cit., pp. 457.

misma Real Aduana y demás empleados en su despacho aquí son igualmente fieles para el despacho del retorno».

Asimismo, en 1806, don Luis Vandewalle de Cervellón y Llarena insiste sobre la precariedad económica de La Palma para oponerse a la erección de nuevos ayuntamientos, señalando, entre otros puntos, «que el comercio libre y habilitación de este Puerto para el retorno concedido por Real Cédula de 24 de julio de 1772 se halla restringido por la de Tenerife»⁶.

También, en octubre de 1809, un acta del Cabildo ponía de relieve la situación que venimos estudiando, origen de la «decadencia en que está la agricultura e industria y ver tantas familias en la mayor indigencia», por ello se escribió al Comandante General, don Carlos Luján, que contestó poco después adjuntando una Real Orden donde se mandaba que «puedan salir indistintamente las embarcaciones del comercio libre de los principales puertos de las tres mencionadas islas (Tenerife, Gran Canaria y La Palma), pero que los retornos hayan de hacerse indispensablemente al de Santa Cruz de Tenerife, a donde en consecuencia del artículo 4º del Reglamento deben cumplirse todos los Registros de aquellas islas».

El Ayuntamiento, en vista de lo anterior, acordó hacer una representación a la Junta Central del Reino, «suplicando se digne mandar se pongan en ejecución los privilegios concedidos a esta isla sobre el retorno de los barcos de que cada vez tiene mayor necesidad por la pobreza de ella»⁷.

En las páginas que siguen asistiremos a una interesante disputa entre el Cabildo palmero y la Intendencia de Tenerife, esa institución que, al decir de Cioranescu, no le importaba mucho la mala reputación de que gozaba en Canarias, sino que todos sus titulares se empeñaron en continuar «la nefasta tradición administrativa de los siglos pasados»; y lo peor era que los canarios habían llamado, sin darse cuenta, a los representantes del fisco para fiscalizar y tasar su pobreza⁸.

En el caso de nuestro Intendente, Francisco de Sierra Pambley, quien sería después ministro de Hacienda, afirma el autor mencionado^{8bis}.

«En sus dos años de estancia en Santa Cruz, el principal mérito del comisionado e intendente accidental fue el de haber establecido en

7. Op. cit., pp. 321-324.

8. CIORANESCU, A., op. cit., t. III, pp. 138-142 y t. IV, pp. 393.

8. bis. Op. cit., t. III, pp. 141.

las islas la contribución de Paja y Utensilios,..., contraria a las exenciones otorgadas por los reyes y que tropezó con las mayores resistencias... Personalmente, sin embargo, dejó tras de sí una excelente reputación de competencia y de rectitud».

Reputación que, sin embargo, no compartieron los hijos de La Palma, como veremos a continuación.

2. EL PERSONERO VANDEWALLE Y EL INTENDENTE SIERRA PAMBLEY: INICIACION DE LA DISPUTA.

En el contexto esbozado se comprende que el Cabildo y, en general el pueblo de La Palma se mostraran especialmente sensibles a toda amenaza contra sus intereses vitales. Por ello, el 11 de agosto de 1819, don Luis Vandewalle y Llarena, en su calidad de Síndico Personero General, dirigió al Alcalde Mayor y Subdelegado de reales rentas, don Gabriel de León y Cordero, un oficio^{8ter} solicitando copia del auto de la Intendencia, donde se mandaba que el bergantín «Relámpago», procedente de La Habana, pasase a Santa Cruz de Tenerife a cumplir su registro; dado que tal disposición se oponía a los privilegios de la Isla y, además, resultaba injuriosa a «sus representantes y autoridades».

El buque había sido descargado en el puerto de la capital palmera, aunque tenía escala prevista en Tenerife, entre otras razones, por miedo a la acción de corsarios insurgentes⁹, y así se había hecho constar en la documentación elevada al Intendente con las demás aclaraciones del caso. Sin embargo, la respuesta de Sierra Pambley había sido, en efecto, demasiado brusca¹⁰; Negó el peligro, desestimó los recursos, recordó a las autoridades palmeras que no tenían facultades para tomar ciertas decisiones y, por último, aseveró la necesidad de:

«tomar medidas vigorosas para contener los fraudes y escándalos de que ha dado y da tantos exemplares La Palma».

8. ter. Cfr. EXPEDIENTE *sobre el derecho y privilegio que tiene la Ysla de la Palma para despachar sus Buques de Libre Comercio a Indias y admitir sus retornos, con lo ocurrido con los Bergnes. Relámpago. Gran Poder de Dios, y la Estrella, mandados descargar pr. el Yltre. Ayuntamiento. de esta Ysla con los demás incidentes que mediaron, con este motivo, y oposicion del Subdelegado de rentas y admor. de Aduana. Año de 1819.* Biblioteca «Cervantes» de la Sociedad «La Cosmológica» de Santa Cruz de La Palma, Papeles Varios, sin clasificar, fol. 1 r. Mss.
9. PEREZ VOITURIEZ, A. y BRITO GONZALEZ, O., *Canarias, encrucijada internacional*, Santa Cruz de Tenerife, 1982, pp. 45.
10. Expediente..., fols. 1 v y 2.

En concordancia con lo anterior la Intendencia había ordenado, además, que el Subdelegado de rentas le remitiese el expediente y los bienes aprehendidos a raíz del descubrimiento de unos contrabandistas de tabaco, así como el citado buque, todo ello bajo «las seguridades competentes, exigiéndolas si fuere menester del Señor Comandante de las Armas».

Ahora bien, el 18 de agosto, Juan José Domínguez, capitán, dueño y maestre del «Relámpago» presentó un recurso al Subdelegado contra el citado auto¹¹:

«Consta a V. que habiendo aportado a esta Ysla a tomar noticias y siendo público había insurgentes en el crucero de Anaga, los cargadores y pasajeros de esta Ysla en el Consulado me demandaron para que dejase en tierra sus intereses y que no obstante mi resistencia, se decretó en 25 de junio entregase a los interesados sus equipajes, y en 26 del mismo se mandó llevar a efecto, y a depositar la carga en la Real Aduana, y pólvora en los reales almacenes».

Por lo tanto, solicitaba continuar su viaje a la Costa de Africa sin pasar por Santa Cruz de Tenerife.

Similar petición hicieron, a la par, Antonio Jorge González, Manuel de Cáceres y José Gabriel Martín, capitán y dueños, respectivamente, del bergantín palmero de 84 toneladas «Gran Poder de Dios» que, desde el día 10, había regresado de La Habana y pretendía continuar hasta Cádiz tras la escala prevista en La Palma; matizando que la providencia del Intendente no sólo era ruinosa¹²:

«a los intereses del Buque, sus cargadores y seguros, sino para la Isla entera».

Ambas instancias fueron devueltas por León, ajustándose a lo dispuesto por la superioridad.

Mientras tanto, el día 21 se reunió el Cabildo para deliberar sobre un interesante informe del Personero Vandewalle. Su alegato dio principio señalando que había estudiado el expediente, formado desde 1813, sobre el derecho y privilegio que tenía La Palma para despachar «sus buques de libre comercio a Indias y admitir sus retornos»; las restricciones impuestas por la Comandancia General e Intendencia de la Provin-

11. Loc. cit., fols. 3-6.

12. Loc. cit., fols. 7 r-9 v.

cia, basadas en un mejor servicio al Rey; la documentación sobre la descarga del «Relámpago»; el auto de Sierra y las solicitudes de los capitanes y propietarios, y subrayaba¹³:

«si el libre comercio y puerto habilitado en esta Ysla no fuera del primer interés para sus habitantes, y no le consideraran como el más firme apoyo de su general felicidad, y como que de él pende el fomento de su Agricultura, artes e industria; tal vez que a vista de las trabas y embarasos que parecen alejarle su goce habría desmayado este Ayuntamiento».

Pero el problema era grave. El puerto de Santa Cruz de La Palma era, sin duda, uno de los habilitados por la Monarquía «antes de haberse declarado nuevamente por tal en 11 de junio de 1811..., como uno de los 3 puertos principales de las Canarias,..., a pesar de la constante oposición del Comercio de Cádiz». Y, en este sentido, añadía:

«La Palma quisiera sofocar en el silencio lo que ha experimentado del de la Plaza y Puerto de Santa Cruz, tan funesto para ella, como anteriormente fue el de Cádiz a la Provincia entera; pero esta rivalidad sin término, y este querer monopolizar el comercio a sólo aquel punto en cuanto cabe en su influjo para con los agentes del Gobierno; fuerzan al Personero a clamar contra una conducta, que es ruinosa a la Isla; al paso que percive cuan de poco momento debería ser a aquella Plaza la casi imperceptible disminución que habría de ocasionar al extenso que le franquea el más grandioso y rico suelo de la Ysla de Tenerife, y de las demás, que siempre le estarán dependientes».

A continuación, en favor del privilegio comercial de La Palma, cita la serie de disposiciones legales –suficientemente conocida–, que abarca desde prácticamente la Conquista hasta el Reglamento de 12 de octubre de 1778, el cual interpreta en sentido positivo para la Isla, habida cuenta de las leyes anteriores y sin olvidar la mencionada declaración de las Cortes Generales de 11 de junio de 1811, que no considera abolida «por más que se diga contra ella».

Seguidamente, Vandewalle pasa a analizar el asunto del «Relámpago», considera justa la instancia de su capitán, da por buena y razonable la descarga del buque y subraya que las autoridades tinerfeñas pretendían confundir arbitrariamente la prohibición de comerciar con el extranjero con la de hacerlo con el Nuevo Mundo.

13. Loc. cit., fols. 10r-19 v

Pero más justa aún estima la solicitud del maestro del «Gran Poder de Dios», puesto que, en efecto, la variación de ruta significaría no sólo el peligro del «crucero de Anaga», sino el riesgo de perder el «seguro de carga y buque» por variar, precisamente, de «derrota». Y, sobre todo, porque podría ser ruinoso para La Palma:

«porque siendo aquel Buque el único que ha quedado del comercio de Indias, que en gran parte y en especial la Habana pueblan sus naturales, Capitán conocido, y exento de aquella desconfianza que han infundido las malas versaciones, muy recientes de otros, no hay persona en aquella Colonia, que no remese a los suyos un socorro o una finesa, con lo que alivian o consuelan a estos habitantes su notoria pobreza, destituida de todo otro comercio, que el que hace con el trabajo personal de sus deudos, y pequeñas pacotillas que les envían de los frutos o sedas que laboran; así que el júbilo (en) que se sienten todos sin excepción de pobres o acomodado(s) al llegar este buque, en que el socorro de los unos se difunde en otros, es de un aplauso que dura muchos días, y se mide con la ansia que se le aguarda ¿Y donde está el feliz humano, sino en la idea relativa que el hombre se forma del bien?».

Acto seguido insiste en el afán exclusivo del puerto de Tenerife de cara a obtener «las primicias de la riqueza colonial», y pasa a ponderar las ventajas del puerto palmero: situación geográfica, zona poco cruzada de enemigos y buena protección «con sus dos largas puntas». Ventajas todas que permitieron que se salvaran, en la última guerra con Inglaterra, «muchos millones de reales y cargamentos muy interesados de la América Meridional y de presas», y que, además, propiciaron una feliz arribada en julio de 1818 del «Gran Poder de Dios», a pesar de la amenaza cierta de corsarios que, en aguas insulares, habían realizado varias capturas.

Por consiguiente, era lógico que las autoridades de La Habana despacharan para la capital palmera el citado buque, «bien impuestas de estos privilegios», máxime teniendo en cuenta la flexibilidad de las Leyes generales, que permitían a sus ejecutores la opción de obedecerlas pero no cumplirlas.

En lo tocante al auto de Sierra Pambley, Vandewalle viene a decir, en síntesis, lo que sigue:

– Que resultaba paradójico que el Intendente hiciera su viaje a Cádiz en un barco inglés y no en uno de los «muchos nacionales», si realmente –como afirmaba– era falso el riesgo de corsarios.

– Que existía un precedente por el cual se había permitido, cierto tiempo atrás, que un bergantín, con escaso cargamento de maderas y piedra de cal, hiciera su registro en Santa Cruz de La Palma.

– Que el auténtico contrabando no era el de «tabaco de humo», de escasa importancia y calidad, sino el realizado en Tenerife con los géneros de algodón. La Palma, por el contrario, tenía un comercio muy poco activo para dar lugar a los escándalos mencionados, pues su población no alcanzaba ni a un tercio de la de la isla hermana.

Finalmente, el Personero expresa unas sustanciosas conclusiones que merecen ser reproducidas¹⁴:

«¿Por qué se ve por el microscopio (sic) los defectos de La Palma, sacados de deducciones arbitrarias, y no los de Santa Cruz? La Palma el único barco que retorna a ella es a traerle el importe de los frutos y géneros que manufactura y extrae, capaces de exportar tres y cuatro registros al año, al paso que Sta. Cruz no puede exportar por sí ni uno solo, a no ser la recolección que haga de las demás Yslas y cuyo giro sale más recargado al comercio ¿Por qué la Aduana de Sta. Cruz tan crecida en importación no presenta su exportación? Y si el comercio del Puerto de la Orotava fomenta la agricultura, parte su riqueza con los propietarios; y cualquiera desgracia es transcendental a todos los de la Ysla de Tenerife; pues aun la barrilla fruto de las de Lanzarote y Fuerteventura, debe su estimación a dho. comercio; Sta. Cruz vive por sí, compra por sí, vende por sí, y nadie sabe como paga ni con que, tanto como le entra del extranjero y nacional; de modo que para el bien de las demás Yslas no debía haber ninguno en Sta. Cruz, y si algunos Economistas han mirado el de Cádiz perjudicialísimo, porque está circunscrito a sus murallas, dentro de las cuales en otro tiempo se encerraban muchos millones, ganados del mismo modo que ahora en Sta. Cruz, haciendo Estanco de los géneros para darles salida, todo con numerario; sucede lo mismo a este, con respecto a las demás Yslas, suponiéndose tutor de ellas».

Oído el informe, la Corporación insular optó por tomar una decisión acorde con los planteamientos de Vandewalle¹⁵: estimó que debía obedecer pero no cumplir el auto de Sierra Pambley y, asimismo, ofició al Subdelegado de rentas y al Administrador de la Aduana para que suspendiesen «todo procedimiento sobre este particular bajo la más estrecha responsabilidad». Igualmente, se escribió al Gobernador de las Ar-

14. Loc. cit., fols. 18 v-19 v.

15. Loc. cit., fols. 19 v-20 r.

mas y al Subdelegado de Marina «para que hagan cumplir este acuerdo» y, de forma paralela, elevaron una representación a la Intendencia así como también plantearon la necesidad de dirigirse al rey «con los testimonios oportunos de los justos fundamentos en que el Ayuntamiento afianza esta determinación».

3. CONFLICTOS DE AUTORIDAD Y TRIUNFO DE LA POSTURA DEL CABILDO.

Ni el Gobernador militar, Antonio de Guisla y Pinto, ni el Subdelegado de Marina, Francisco Fierro Sotomayor mostraron disconformidad con el acuerdo del Cabildo. El único que se opuso tajantemente fue el Administrador de la Aduana, Joaquín Saura, argumentando que se hallaba prevenido por el Intendente, «única autoridad por las Leyes para entender sobre la materia, con exclusión de toda otra»¹⁶.

Ante esta situación, los capitanes y propietarios de los buques implicados fletaron un barco de remos y se dirigieron a Santa Cruz de Tenerife, «con testimonio de lo acordado y nuevas representaciones», pero la Intendencia volvió a desestimar sus recursos, por ello el Alcalde Mayor y Subdelegado de rentas les ordenó, de nuevo, que acataran las disposiciones superiores¹⁷.

En consecuencia, el «Relámpago» recogió la carga de la Aduana y se dispuso a levar anclas, mas no pudo hacerlo, como un reguero de pólvora se había extendido la noticia de encontrarse «una corbeta y dos bergantines sospechosos» al N. de la Isla y a la vista de la propia capital. Por su lado, el «Gran Poder de Dios» fue demandado en el juzgado de Santa Cruz de La Palma por los cargadores, que solicitaban se «formase consulado» para que se les hiciera entrega de la carga¹⁸. Sin embargo, León y Cordero los remitió a Tenerife y se mantuvo firme en su decisión anterior.

Pero el problema se agravó cuando, el 22 de septiembre, el capitán de una fragata inglesa que arribó en busca de refresco confirmó al Gobernador de las Armas la existencia de barcos «sospechosos», noticia que ratificó el Subdelegado de Marina en la Villa de San Andrés¹⁹. Fue entonces cuando los capitanes y propietarios antedichos, junto con don Juan Fierro que lo era del bergantín «La Estrella», procedente de Puerto

16. Loc. cit., fols. 21-25 v.

17. Loc. cit., fols. 28 v-29 r.

18. Loc. cit., fols. 29 v-30 r.

19. Loc. cit., fol. 30 r.

Rico y con registro para Santa Cruz de La Palma²⁰, decidieron elevar una nueva instancia al Alcalde Mayor ponderando los recientes y tangibles peligros, subrayando la imposibilidad de asegurar suficientemente los buques y solicitando por enésima vez que se omitiese la obligación de acudir a Tenerife «a no ser que Vm. se quiera cargar con la responsabilidad de ciento diez y ocho miles pesos que importan los tres buques y sus cargamentos». Sin olvidar el deterioro a que se veía sometida la carga en el interior de los barcos, así como los costos de mantenimiento que ya ascendían a más de 10.000 pesos corrientes²¹.

Pese a todo, León solicitó la ayuda necesaria del Gobernador militar que mostró su disposición al efecto²². Antonio de Guisla recibió entonces a los capitanes para que hicieran sus peticiones defensivas, máxime cuando durante la mañana de ese día 24 de septiembre se había producido un significativo incidente en el puerto palmero: una goleta con bandera inglesa se había aproximado y echado un bote que, en las cercanías del muelle y tras pedirle la documentación, había optado por emprender la retirada, no sin antes intentar sondear la bahía, por lo que hubo de ser amenazada con un cañonazo, saliendo también en su persecución dos lanchas armadas de los bergantines «Relámpago» y «Gran Poder de Dios».

Como puede presumirse, las peticiones de armamento y tropa de los capitanes implicados desbordaron las posibilidades reales y legales del Gobernador Militar que devolvió el expediente al Alcalde Mayor²³. Este, sin embargo, tornó a insistir en lo anterior que hizo extensivo al Subdelegado de Marina, dando cuenta de todo a la Intendencia²⁴.

Los acontecimientos se precipitaron. El mismo día, 25 de septiembre, se reunió el Cabildo en sesión extraordinaria. La Corporación estudió un memorial de los capitanes donde se ponían de relieve los nuevos peligros «por los enemigos que cruzan estas bocas», en consecuencia se acordó llevar a cabo lo deliberado en acta del 21 de agosto, ordenando que los tres buques fueran descargados y admitidas las cargas por el Administrador de la Aduana, «hecho cargo de las nuevas e imperiosas circunstancias que exigen esta determinación, en beneficio de los reales derechos y del interés individual (sic)». Dichos cargamentos, para evitar la oposición de Saura, deberían ser depositados en la Aduana o «Almacenes» bajo la inspección y custodia de los vecinos y comerciantes de la

20. Loc. cit., fol 28r.

21. Loc. cit., fols. 30 v-31r.

22. Loc. cit., fols. 31 v-32 r.

23. Loc. cit., fols. 32-35.

24. Loc. cit., fols. 37 v-40.

Plaza don José García Carballo, don Manuel Luján, don Félix Batista y don Antonio Vicente Fernández, «por su notorio arraigo»²⁵. Asimismo, en atención a que el «Relámpago» transportaba 100 quintales de pólvora con destino a Africa, con el consiguiente peligro en caso de ataque al puerto, se decidió oficiar al Gobernador Guisla para que lo hiciese «salir a su destino a la mayor brevedad»²⁶.

Por último, se daría cuenta al monarca de esta «determinación puramente gubernativa», matizando la arbitrariedad de la Intendencia y la firme voluntad de no acatar las órdenes de Tenerife mientras no recayese la «Soberana resolución» sobre el asunto²⁷.

Tal como se sospechaba, Saura no cedió a las presiones. El día 26 escribía al Subdelegado de rentas mostrando su firmeza y pidiendo ayuda para que no fuera contrariado lo «ya resuelto por la única (autoridad) que con exclusión de todas se halla facultada por el Soberano para entender en estos negocios»²⁸. Petición de ayuda que hizo extensiva a Guisla para oponerse «a la descarga de los bergantines», pero fue en vano. El Gobernador militar consideró el problema con realismo y planteó el dilema de conciliar «la seguridad de los intereses del Rey, y de (los) cargadores con la ciega obediencia a los decretos de la Intendencia», en fin, le dio la razón al Cabildo por las extraordinarias circunstancias que concurrían en el caso²⁹:

«...así considero más prudente para obviar violencias y disturbios entre las autoridades, y sobre todo para asegurar los Rs. Dros. y cargantos. el que V. convenga en la descarga admitiéndola en la Rl. Aduana del modo y forma que se hace en los casos regulares, dando cuenta a la superioridad como yo lo hago a la mía para que resuelva».

Don Gabriel de León, cogido entre dos fuegos, ordenó a su vez que se remitiese el expediente a la superioridad «para que en su vista resuelva lo que estime conveniente»³⁰.

25. Loc. cit., fol. 39 v.

26. Loc. cit., fol. 40. También se acordó escribir a Gran Canaria, puesto que se encontraba en parecidas circunstancias, para que si lo estimaba oportuno se uniese a la petición palmera de cara a obtener «del mejor de los Monarcas la determinación que asegure el comercio libre de estas sin el cual sus naturales no podrán subsistir y tendrán que emigrarse».

27. Loc. cit., fol. 41.

28. Loc. cit., fols. 35-37, 42, 43. El Subdelegado de marina, por su parte, adoptó una postura diplomática al señalar que no podía tomar providencia alguna que no estuviese al alcance de los caballeros subdelegado de reales rentas y Gobernador de las Armas.

29. Loc. cit., fol. 43.

30. Loc. cit., fol. 44.

El Cabildo palmero había triunfado. El 3 de octubre, Manuel Antonio Luján, Félix Batista y Antonio Vicente Fernández informaban a la Corporación del cumplimiento de su cometido, presentando inventario de los cargamentos de los tres buques³¹, tal como veremos más adelante.

4. TESTIFICACIONES SOBRE LA AMENAZA DE BUQUES CORSARIOS.

Vandewalle, a pesar de su virtual triunfo, consideró oportuno justificar por escrito la amenaza de barcos enemigos, aunque disponía de los «partes de gobierno» que se le habían dado en su momento. Por ello solicitó de Guisla que se evacuaran las oportunas actas con las declaraciones de los testigos³².

El 2 de octubre, pues, compareció ante el Gobernador el teniente coronel Mariano Norma y Menendes, Sargento Mayor de la Plaza, quien señaló³³ que desde el día 14 de septiembre se había presentado al N. de La Palma y en el crucero de la Gabiota una corbeta que permaneció al paio algunos días, levantando los temores del bergantín palmero «El Rosario» (a) «Pamplino» que transportaba granos de Garafía a la capital, según le había expresado el pasajero don Vicente Cabezola y según los partes dados por el Alcalde de mar de la Villa de San Andrés. Comunicó también que, el 22 de septiembre, se había presentado en el puerto —como vimos— una fragata inglesa cuyo capitán, Juan May, avisó haber encontrado en la misma zona una corbeta y dos bergantines que le infundieron sospechas. Testificó asimismo que, el día 24, se había presentado una goleta sobre los castillos de Santa Cruz del Barrio del Cabo y del Carmen, que no respondió a las llamadas del primero y se alejó, según los partes del cabo primero Rafael Vidal y del sargento Domingo Pérez, comandantes de las fortalezas mencionadas. El mismo barco, además, había sido el que echó un bote que trató de sondear la bahía del puerto palmero. Igualmente dijo que, según rumores, unos pescadores llamados los Fiallos, de Breña Baja, habían encontrado a la deriva, al día siguiente, los restos de un barco —probablemente de las Islas— que había sido incendiado, presumiblemente, por la goleta en cuestión, «por haberse visto en ella el fuego por varios» testigos, que citó a continuación.

31. Loc. cit. fol. 39.

32. Loc. cit., fols. 57-59.

33. *Ibidem*.

Este barco había sido visto, dos días después, navegando de La Gomera a «las calmas» de La Palma, y, el día 30, Vicente Gutierrez y Pablo Pérez, desde la cumbre, «contaron hasta quince tiros y examinando el horizonte vieron a una goleta unirse con un Barco grande». Por último, indicó³⁴:

«no puede dudarse que la permanencia de la corbeta, goleta y bergantín por más de quince días sobre esta Ysla, es un crucero de Insurgentes por lo que la plaza, por disposición del Sor. Gobernador, ha redoblado su celo con retenes de Infantería y Artillería extraordinarios y rondas».

Las declaraciones de Luis Rosa, vecino de la ciudad, dueño y maestre del bergantín «El Rosario» (a) «Pamplino» ratifican lo señalado por Norma y no añaden, en sustancia, nada nuevo, excepto los nombres de nuevos testigos³⁵.

Por su lado, Vicente Cabezola repite, entre otros extremos, lo relativo al avistamiento de Garafía, indicando que «al cabo de días le dijo Antonio Pantaleón que dicha corbeta permanecía en dicho punto»³⁶.

Francisco Rocha Blanco, vecino de Santa Cruz de La Palma y propietario de un barco de pesca, añadió que había divisado buques desconocidos, por lo que se vio obligado a arribar a las costas de Fuencaliente y regresar por tierra a la capital³⁷.

Los hermanos José y Francisco Pérez Fiallo, pescadores de Breña Baja conocidos por los Fiallos, hicieron saber que habían visto, en efecto, «un fuego» en la mar distante, y que cuando aclaró el día observaron «por donde mora Tenerife, el casco de un barco raro y largo como de Yslas, sin palos ni velas, juzgando sería incendiado por algún enemigo». Igualmente avistaron, al regreso, una goleta que llevaba rumbo Sur³⁸.

A su vez, los vecinos de Los Llanos Vicente Gutiérrez y Antonio Rocha testificaron que, ciertamente, habían divisado, desde la Cumbre, una goleta que salía de las aguas de Fuencaliente para unirse, cerca de Tijarafe, a un barco grande, habiendo contado hasta 15 tiros de cañón³⁹.

34. Loc. cit., fol. 59. Respecto a la corbeta que se había visto por Garafía dijo que se trataba de una «corbeta larga, rara, velámen nuevo con aparejo nada común para creer fuese mercante y muy velera».

35. Loc. cit., fols. 59-61.

36. Loc. cit., fols. 61-62.

37. Loc. cit., fol. 63.

38. Loc. cit., fols. 63 v-65r.

39. Loc. cit., fols. 65-66r.

El sargento segundo José Domingo Pérez dijo que, estando de guardia en la Batería del Carmen, se habían producido ciertas maniobras sospechosas por parte de un buque que no se identificó, tal como había señalado su superior⁴⁰.

Don Pedro de Castro, Alcalde de mar, declaró, el 5 de octubre, que, según las noticias disponibles, los barcos (una goleta, una corbeta y un bergantín) resultaban sospechosos y no podía dudarse tenían «objeto que los detiene en este crucero»⁴¹.

Por su parte, el sargento segundo Gerónimo Rodríguez dio su versión sobre el incidente del puerto, ya mencionado, pues estaba de comandante de la guardia del Castillo e hizo los disparos sobre la barca que intentó sondear la bahía⁴².

Las declaraciones del piloto Mariano de la Concepción Ferras, del soldado Pablo Pérez Castillo, del cabo segundo de Artillería José Gabriel González y de don Antonio Asarta, subteniente del mismo Cuerpo y comandante accidental, no añaden prácticamente nada digno de ser destacado. El último informó, además, de las medidas excepcionales que se habían tomado en los castillos y baterías de la capital palmera⁴³. Otro tanto puede decirse de las aseveraciones del teniente don Miguel Sotomayor Fierro, comandante del Destacamento de la Plaza⁴⁴, así como de las del vecino don Antonio del Castillo Gómez y del Ayudante mayor de Infantería don Joaquín Poggio y Alfaro⁴⁵, que pusieron fin a los interrogatorios.

5. INVENTARIO Y DISTRIBUCION DEL CARGAMENTO DE LOS BERGANTINES.

Una vez que fueron descargados los tres buques, diversos receptores o *cargadores* de Santa Cruz de La Palma solicitaron que se les hiciera entrega de la parte de la carga que tenían consignada, especialmente del «Gran Poder de Dios», puesto que al estar depositada en dos almacenes de la plaza del muelle se encontraba expuesta «a la desgracia de un incendio por vivir en los altos de dichos almacenes familias pobres, y de poco celo, al paso que pueden ser falseadas las puertas», sin olvidar el deterioro producido por un almacenamiento prolongado⁴⁶.

40. Loc. cit., fol. 67.

41. Loc. cit., fol. 68.

42. Loc. cit., fols. 68v-69.

43. Loc. cit., fols. 69 v-73 v.

44. Loc. cit., fols. 73-74.

45. Loc. cit., fols. 75 v-76.

46. Loc. cit., fols. 51-53.

Por lo tanto, el Cabildo palmero ordenó, el 9 de octubre, que se recordara al Administrador de la Aduana el «despacho de los citados cargamentos con arreglo a los Inventarios practicados», y en caso de que se resistiera deberían ser comisionados los mismos depositarios para que «entreguen las cargas a sus respectivos dueños o poderdantes, previas las competentes fianzas que aseguren en todo tiempo los Rs. derechos con arreglo a los Registros»⁴⁷.

Como era presumible Joaquín Saura se negó a obedecer⁴⁸, por lo que la operación fue ejecutada por los comerciantes designados más arriba.

Así, pues, el día 26, don Manuel Luján, don Félix Batista y don Antonio Vicente Fernández informaron haber cumplido con su cometido, señalando que habían hecho entrega de la carga «a excepción de una poca perteneciente a particulares de Tenerife»⁴⁹. En este sentido, el Cabildo les encargó que avisaran a los interesados para que nombraran apoderados que se responsabilizasen de la misma y, paralelamente, la Corporación acordó dar cuenta de todo al Administrador General «para que disponga que por este Administrador se perciban los reales derechos y admita los registros», así como también al Comandante General de la Provincia⁵⁰, como luego se verá.

Por fin, el 21 de noviembre, los comisionados daban cuenta de la total entrega de los cargamentos, con lo que daban por concluidos sus trabajos⁵¹.

En otro orden de cosas, los manifiestos de carga de los bergantines (*Cuadros I, II y III*) nos ofrecen una pequeña muestra de los productos objeto de comercio entre las Islas y el Caribe. Como puede observarse, se trata de productos alimenticios y de materias primas destinadas a las labores artesanales. Especial mención nos merece el sobordo o manifiesto del «Relámpago» por incluir los precios de las mercancías.

Por otro lado, la exposición elevada al Comandante General por el Ayuntamiento insular y que reproducimos en el *Apéndice*, no sólo insiste en los extremos apuntados a lo largo de este trabajo sino que reivindica para La Palma su inocencia respecto a la acusación de contrabando, verdadera piedra de escándalo que hirió la sensibilidad de las autoridades locales.

* * *

Las últimas noticias que poseemos se remontan a diciembre de 1823, cuando don Joaquín Saura, Fiscal de la Real Hacienda en La Palma, reclamó del Alcalde Mayor y del Ayuntamiento testimonios autorizados de todo lo obrado, con el fin de cobrar los derechos relativos al «Gran Poder de Dios», testimonios que obtuvo en marzo del año siguiente⁵², no sin tener que superar algunos problemas burocráticos.

52. *Loc. cit.*, fols. 111-114.

(CUADRO I)

MANIFIESTO DE CARGA DEL BERGANTIN «GRAN PODER DE DIOS»

Receptores	Mercancías	Cantidades
José Gabriel Martín(1)	Azúcar	170 cajas
"	Cueros al pelo	100
"	Suela	4 tercios
"	Miel de abeja	2 barricas
"	Cera	9 sacos (41 arrobas)
José Miguel Fernández	Suela	8 tercios
"	Venado	1
Miguel González	Cueros	5
"	Azúcar	2 barriles
Pedro Estéban Sánchez	Miel	19 garraiones
"	Cueros	12
"	Suela	1 tercio
"	Venados	12
"	Cera	4 arrobas
Miguel de las Casas	Añil	1 Zurrón
Gregorio de la Cruz	Añil	1 Zurrón
José Méndez	Cueros	10
"	Miel	9 garraiones
Pedro Ramos	Cueros	13
Manuel Triana	Cueros	11
"	Venados	4
"	Miel	7 garraiones
Pedro Santos	Miel	30 garraiones
"	Cueros	10
"	Suela	3 tercios
"	Venados	24
José Pajes	Venado	1 tercio
Amaro de la Cruz	Cueros	17
"	Miel	9 garraiones
"	Suela	1 tercio
Antonio Fernández	Azúcar	1 caja
Pedro Miguel Hernández	Suela	6 tercios
"	Cueros	60

Vicente Fernández Pino	Suela	2 tercios
"	Miel	6 garraiones
Juan Flora	Cueros	50 unidades
"	Suela	6 tercios
Capitán del Buque (2)	Cueros	20
"	Aguardiente de caña	2 garraiones
Manuel de Armas	Aguardiente	11 garraiones
"	Miel	2 garraiones
"	Suela	2 tercios
"	Almidón	1 barril
"	Venados	3
Pedro Nieves	Azúcar	2 cajas
Antonio Carballo	Azúcar	2 cajas
Pedro Afonso Hernández	Miel	7 garraiones
Pedro Miguel Hernández	Añil	2 ¹ / ₂ surrones
Andrés González (3)	Miel	93 garraiones
"	Cueros	34
"	Venados	21
José García Caraballo	Azúcar	2 medias cajas
"	Suela	1 tercio
Francisco Cáceres (4)	Suela	1 tercio
"	Cueros	8
Andrés Pelayo	Miel	27 garraiones

Fuente: Expediente..., fols. 79-83.

Notas:

- (1) De las 170 cajas de azúcar 150 se conducen para Cádiz, para entregar al comerciante de aquella plaza don Miguel Noeli.
- (2) El aguardiente señalado es «sobrante del Rancho».
- (3) También recibe un «tercio de sogas y varias menudencias».
- (4) Asimismo tenía consignado un «garrafón roto». La mercancía estropeada es la siguiente para todo el *Manifiesto*: 27 cueros «averiados de agua de bodega», 5 cajas de azúcar en igual estado y 6 garraiones rotos.

El barco también transportaba 61'50 onzas de oro para don Felipe Padrón y 60 para don José Feliciano Pino.

CUADRO II

MANIFIESTO DE CARGA DEL BERGANTIN «RELAMPAGO»

Receptor	Lugar	Mercancías	Cantidades	Precios	
				Por unid	Total
José Ríos	La Palma (Mazo)	Miel de abeja	27 garrafones	1 Peso \$	27 \$
"	"	Suela Campeche	4 tercios	7	28
"	"	Cueros al pelo	14	1	14
"	"	Cera amarilla	1 arroba	—	—
"	"	Suela Campeche	1/2 cabeza	—	1
Guillermo Rodríguez Bermejo	Tenerife	Miel de abeja	4 garrafones	1	4
"	"	Añil	3,1/2 arrobas	—	5
Domingo Tejera	"	Aguardiente de caña	4 pipas	20	80
"	"	Cacao	10 zurrónes	6	60
"	"	Suela	3 tercios	10	30
"	"	Venados	1 tercio	—	10
"	"	Cueros al pelo	2	1	2
Gaspar Pérez	La Palma	Suela	6 tercios	8	42
"	"	Añil	1 zurrón	—	6
Juan González	Gran Canaria	Cueros al pelo	80	1	80
Domingo Rodríguez Cabrera	Tenerife (vecino de La Habana)	Aguardiente	6 pipas	15	90
José Vicente Díaz	La Palma	Miel de abeja	18 garrafones	1	18
"	"	Cueros al pelo	8	1	8
"	"	Suela	2 tercios	7	14
Francisco González (para Tomás González)	Tenerife	Suela Campeche	5 tercios	6	30
Antonio Lorenzo de Justa	La Palma	Suela Campeche	2 tercios	8	16
"	"	Venados	1 tercio	8	8
Francisco del Castillo	Tenerife	Suela	3 tercios	8	24
Salvador de Almeyda	Tenerife (vecino de	Azúcar	14 barriles	4	56

	La Habana)				
”	”	Café	6 barriles	4	24
”	”	Miel	30 limetones	1	30
”	”	Dulces	2 sacos	3	6
Pedro José de Alva	Tenerife (?)	Azúcar quebrado	2 barriles	5	10
Pedro Díaz Cordovez	La Palma (Mazo)	Miel de abeja	15 garrafones	1	15
”	”	Suela de Campeche	1 tercio	—	7
”	”	Aguardiente	1 barril	—	3
Juan Saavedra (para Miguel Soto)	Tenerife	Miel de abeja	11 garrafones	1	11
”	”	Suela	12 tercios	6	72
”	”	Pimienta de Tabasco	6 sacos	4	24
Vicente Gutiérrez	La Palma	Miel	44 garrafones	1	44
”	”	Suela Campeche	1 tercio	—	6
”	”	Venados	1 tercio	—	6
”	”	Azúcar	1 barril	—	3
”	”	Café	1 Quintal	—	2
”	”	Aguardiente	1 barril	—	3
”	”	Piedra amolar	1	—	1,4
”	”	Sacos	2	—	4
”	”	Sillones	2	—	6
”	”	Cajoncitos	2	—	2
”	”	Cueros al pelo	52	1	52
Francisco Sánchez	Tenerife	Suela Campeche	4 tercios	6	24
”	”	Miel de abeja	10 garrafones	1	10
”	”	Venados	2 sacos	3	6
Bernardo Hernández (para Pedro Bencomo)	Tenerife	Azúcar	4 estuches	4 1/2	18
”	”	Suela	2 tercios	8	16

Fuente: *Expediente...*, fols. 88-102.

Observaciones: Hay que añadir los 100 quintales de pólvora con destino a la Costa de Africa así como 500 pesos para Tenerife. También se estropearon no menos de 15 garrafones.

CUADRO III

MANIFIESTO DE LA CARGA DEL BERGANTIN «EL ROSARIO»(a) «LA ESTRELLA»

Receptores	Mercancías	Cantidades
Pedro Sosvilla	Cueros al pelo	87
”	Café	4 sacos
”	Miel	2 garrafones
Simón Fernández Guanche	Cueros al pelo	10
”	Suela curtida	23 medios
Juan Cabrera	Cueros al pelo	10
Bernardo González	Cueros al pelo	2
Juan José Afonso	Cueros al pelo	4
Francisco Rodríguez	Cueros al pelo	2
Alejos González	Cuero al pelo	1
José Pérez Gorra	Cuero al pelo	1
Pedro Robinzel (para Luis Alvarez)	Barril de azúcar	1

Fuente: *Expediente...*, fols. 103-106.

APENDICE DOCUMENTAL

EXPOSICION DEL CABILDO PALMERO AL EXCMO. SEÑOR DON PEDRO RODRIGUEZ DE LA BURIA, COMANDANTE GENERAL DE LA PROVINCIA. 26 DE OCTUBRE DE 1819.

Exmo. Sor.

El Ayuntamto. o mas bien toda la Ysla de la Palma, es la qe. ocurre a V.E. en esta ocación, tan persuadida de la justa. de su causa, como confiada en la prudencia y justificación de V.E.

Desde el año de 1811 gosava esta Ysla el privilegio de libre comercio con nuestras Américas, qe. tanto havia deseado desde su Conquista: que tantas veces le concedieron sus Soberanos, y que otras tantas supo destruirle el comercio de Sta. Cruz de Tene.; quando en el presente año Dn. Felipe de Sierra y Pambley comdo. Regio en su auto de 31 de Julio y el que se dice su Substituto Dn. Agustin Gomez por el de 24 de Agto. pronunciaron de autoridad propia, que dicho privilegio se hallava derogado, que era contrario a los intereses de S.M. y que por lo tanto pasasen a la Plaza de Sta. Cruz como unico Pto. havilitado de la Prova. los dos Barcos qe. aqui havian llegado de America con los demas qe. en adelante llegaren. Es imposible esplicar a V.E. la consternación general que causó en todos estos naturales, tál declaración, pero es facil inferir alguna parte.

En esta Ysla el único Barco de la Carrera de América qe. nos queda y es de 84 toneladas no se puede llamar el vien o propiedad de uno o de algunos individuos, sino de todos sus havitantes qe. tienen ya medida su industria y agricultura a este genero de Comercio. Asi es que su perdida o feliz arrivo viene a ser un sentimto. o una alegría general, que a todos alcanza, y de que tal vez participa mas el pobre infelis que embarcó unas medias de hilo, o unas ojas de Amapola, que el pral. cargador.

Además, todos están persuadidos, que la recalada de los barcos de América a esta Ysla, es mucho más segura qe. a las otras de la misma Prova.: Los inteligentes conosen esta verdad, por que saven que la de la Palma está mas al norte y al Oeste, que las restantes, pero aquí lo conocen todos por la experiencia pues no hay memoria de que ningun barco de los dichos haya sido apresado en tal recalada, antes por el contrario saben que en la ultima guerra con la Nación Británica, fueron muchos y muy interesados los Buques qe. se salvaron embiando después su carga a esa Ysla en otros menores.

Por otra parte han sido muchos los barcos que hace tiempo se están avistando y cruzan sobre la Ysla con señales de sospechosos según puede informar el Gobernador de las Armas, y aunque el comisionado Regio haya asegurado al tpo. de partirse que era falzo había Ynsurgentes en estos mares, no es estraño que cada uno prefiera lo mas seguro, y así como dicho Señor se embarcó (por lo que pudiera suceder) en buque extranjero, tampoco deve serlo que estos naturales prefieran gozar un privilegio cierto que les asegura sus intereses y en ellos los de S.M.; a una disposicion arbitraria que les pone en peligro de perderlos.

Que este privilegio es cierto, nadie podrá dudar, y aunque el Sor. Comdo. Regio y su Substituto lo den por revocado, como no dicen quando, ni de que manera lo ha sido, la Palma no se considera en la obligación de creer los arcanos de una comision regia comicionada hasta el punto de que el dicho de un Señor que al parecer se va enojado con la Ysla, equivalga a una de aquellas resoluciones justas y tranquilas con que S.M. ha tenido a bien derogar algunos Decretos vigentes o tal qual articulo de ellos particularmente. quando el mismo Señor Comisionado havia reconocido hasta entonces el privilegio de que se trata.

Pero lo que mas ha escandalizado a esta Ysla es la nota que dho. Señor y Substituto la han puesto de escandalosa en contravando. Sobre esto cada uno forma su juicio. Por que en esta Ysla se haya aprehendido un poco de Tabaco (dicen unos) ¿Será esta una señal de la facilidad con que aquí se introduce el contrabando o será mas bien de la facilidad con que esto se puede hacer en el nuevo Sistema de Rentas? Otros calculan el consumo anual del tabaco de humo de estas Yslas en seis mil qqqs., y como no ven en esta sino la entrada por año de uno o dos Barcos de America, y casi ninguno extranjero suponen el fraude por la Ysla a donde ocurren mas Buques de todos puntos, y donde hay mas consumidores. Esta suposicion la llevan otros hasta la evidencia calculando sobre generos de Algodon. No falta quien compare la miseria en que vivieron aquí los anteriores Dependientes de Rs. Rtas. aun los que tenían algunos bienes raises y la opulencia en que vivieron los de otras partes, que nada mas tenían que su empleo, y esta diferencia de fortunas viene a ser para ellos, como un Termometro por donde graduan el contrabando que han favorecido. Muchos comparan los rapidos progresos que hacen los negociantes de los respectivos Puertos; y aun deduciendo de aquí las diferentes ventajas en que unos y otros se hallan para comerciar siempre sacan en el de Sta. Cruz un liquido producto de escandaloso contrabando que no puede dar esta Ysla ni las restantes.

En atencion a todo lo que llevamos expuesto, y recordando con este motivo lo acaecido en 1754 con el vicitador Dn. Pedro Alvarez de que habla Dn. Jose Viera en el tom. 3° lib° 15 parrs. 66 y 67 en sus noticias de la Historia de Canarias sobre que llamamos la atencion de V.E.; y conciderando que la provida. del nuevo vicitador por tan injuriosa a la Ysla seria un desonor obedeserla como igualmte. reflexionando qe. aun quando fuera cierto que S.M. huviese derogado los privilegios de que se trata; seria este el caso en que con arreglo a su misma Soberana Voluntad, se obedeseria y no cumpliria sus decretos, por mediar en esto el perjuicio de sus mismos intereses, tan intimamte. unidos al de estos naturales. El Ayuntamto. no ha podido menos de tomar en esta ocaion una providencia gubernativa mandando descargar los tres buques de America que se hallan surtos en este Puerto entregar y asegurar los Rs. Dros. ya por los privilegios de la Ysla, y ia por el peligro de los Ynsurgentes, sin que sobre esto se cumpla orden alguna que dicte el Substituto Yntendte.; interigios de la Ysla, y ia por el peligro de los Ynsurgentes, sin que sobre esto se cumpla orden alguna que dicte el Substituto Yntendte.; interin no recaiga sobre todo lo obrado la Soberana resolucion.

V.E. puede estar firmemte. persuadido que aun que la Rl. Aduana no haya querido o podido por ordenes de la Yntendencia tomar parte en la descarga, los derechos de S.M. están seguros y el Ayuntamto. responderá de ellos a qualquier tiempo.

En esta vrd., y no tratandose ya en el asunto de cosa alguna que pueda perjudicar a los intereses del Rey, que Dios gue. Esta Ysla espera de la notoria justificacion de V.E. que como primer Gefe de la Prova. se manifestará tambien como el primer Padre de ella, para protejer con igualdad los intereses de sus Pueblos, sino tomando parte activa en este negocio, al menos recibiendo V.E. en su pecho el clamor general de estos havitantes mientras el Ayuntamiento lo eleva a S.M. asegurandole que lo ha presentado ya a V.E. para que lleve así esté sello mas de verdad y justa. a los Pies del Trono.

Dios Guarde a V.E. ms. as.

Ciudad de Sta. Cruz Capl. de la Ysla de la Palma en Canarias 26 de Oct. de 1819.

Pedro Macieu (firmado)

Luiz Vandewalle (firmado).

Exmo. Sor. Comandte. Gral desta Prova. Dn. Pedro Rodz. de la Buría.

Expediente..., fols. 108-110v.