

SALUDOS CORDIALES Y SALVAS DE TIROS  
EL COMODORO MATTHEW C. PERRY  
EN LAS ISLAS CANARIAS  
1820, 1821, 1843-1845

URSULA LAMB

A bordo del primer navío de la marina de los Estados Unidos de Norteamérica llegó a Canarias un joven alférez de navío llamado Matthew Calbraith Perry. El futuro comodoro fue miembro de una familia de navegantes distinguidos. Los pocos acontecimientos que se registran sobre estos primeros contactos de la marina estadounidense y los recuerdos subsecuentes se examinarán aquí para ilustrar cómo la historia con frecuencia depende de la experiencia actual.

Dice Perry en su diario a bordo de la corbeta *Cyane*:

«Este día, 4 de Julio (del año 1820), es el aniversario de nuestra independencia, pero no está en nuestra fuerza el poder celebrarlo en una manera apropiada y por lo consiguiente no lo haremos...»<sup>1</sup>. Era el cuarenta y cuatro aniversario de la declaración de independencia de los Estados Unidos de América del Norte cuando el joven oficial tomó sus notas en la costa oeste de África. Después de varios meses de molestias y fatigas, la corbeta iba navegando el mar en latitudes ecuatoriales con rumbo de Sierra Leona al Archipiélago de las Islas Canarias. La tripulación se encontraba siempre húmeda en el clima tropical, también estaban hambrientos y algunos sufrían de fiebre<sup>2</sup>. Las provisiones de harina y pan se encontraban totalmente arruinadas y el alférez Perry mandó que los barriles afectados fuesen destruidos. Un bergantín inglés, el *Friendship*, de Liverpool, cargado con trigo y harina se

1. Matthew Calbraith Perry: *Diario de su viaje a bordo de la Cyane*. Naval Academy Museum, Annapolis, Md. Más adelante citado como *NAM Journal Cyane*.

2. ELIOT MORISON, Samuel.: *Old Bruin: Commodore Matthew Calbraith Perry, 1794-1858*. Little Brown, New York, 1967, p. 65.

puso en contacto el 2 de julio, pero no fue capaz de dar más de dos barriles de harina y algunas papas<sup>3</sup>. Las raciones siguieron escasas y los ánimos deprimidos. El cocinero tenía que improvisar, y resultaban continuas quejas desde el comedor de los oficiales.

El joven teniente empleaba su tiempo libre con experimentos científicos. Perry lanzó una botella por la borda con una nota incluida, dando su latitud, longitud y rumbo, pidiendo al receptor que registrase cuándo y dónde éste mensaje fue hallado. En aquellos días esta clase de hallazgo era aún de mucho interés oficial, y Perry se mostraba muy curioso sobre las corrientes del Atlántico<sup>4</sup>.

El 5 de julio, con vientos moderados y agradables, la *Cyane* pasó la isla de La Palma, y a las 3,20 de la tarde divisaron el pico de Tenerife, «de sur a sureste, a más o menos veinte leguas de distancia». Escribió:

«Estuve muy desilusionado ante la apariencia del famoso pico. Esperaba que este llegase hasta el cielo, pero ante mis ojos no pareció llegar más alto que la cumbre de Fogo (en Cabo Verde). Alisté el bote para examinar la corriente y no descubrí nada»... «El día 6 de julio comienza claro y agradable, navegando alrededor de Punto Nagra a la extremidad oeste de la isla de Tenerife»<sup>5</sup>.

A las 3,50 de la tarde echaron anclas a 23 pies de profundidad en un fondo fangoso. Entre los navíos en el puerto de Santa Cruz se encontraba el *Hornet*, uno de los navíos mercantes de los Estados Unidos, quien los saludó a su llegada. El capitán Reid del *Hornet* traía buenas noticias y correo para la *Cyane*. Se supo que toda la familia de Perry tenía buena salud. Menos agradable fue la recepción por las autoridades del puerto. Tan pronto como se supo que la *Cyane* había llegado a las costas de Sierra Leona donde reinaba la fiebre, a pesar de que no había casos de fiebre a bordo, el gobernador de Santa Cruz ordenó diez días de cuarentena para toda la tripulación. Ningún argumento por el lado de Perry le pudo hacer cambiar de opinión. El alférez Pe-

3. National Archives, Washington, Navy and Old Army (más adelante citado como NA; Special Log Books: Log USS CYANE, 13 de Marzo de 1820, lista diaria de enfermos registrados, durante la patrulla africana. No todos los días fueron registrados.

4. *NAM journal CYANE*, Botella lanzada de a bordo al oeste de Madeira, July, 1820, también 8th September, 1821 (de la *Shark*) se recuperó la botella, 7th October, 1820: Comentario incluido en el *Arkansas, Louisiana Gazette*, sobre las tres mil millas de distancia viajadas.

5. *NAM journal Cyane*, 6 Jul 1820.

rry continuó con sus negocios para obtener más provisiones de frutas y de verduras. Mientras tanto la gente del puerto estaba preparando una calurosa bienvenida. Una vez en el puerto, la tripulación experimentó varios días de festividades.

Perry era muy popular ya que entendía español y probablemente aprendió a hablarlo. En tiempos pasados, cuando había navegado por el Mediterráneo, y durante sus horas libres, había traducido al inglés un libro español sobre las costas caribes, que había sido publicado por la Oficina Hidrográfica de Madrid. Este trabajo más tarde le fue de gran ayuda en su carrera<sup>6</sup>.

Antes de bajar al puerto tuvo una experiencia muy común en los navíos de aquellos tiempos: los cables de hierro eran muy pesados para las débiles anclas, éstas se quebraban y se perdían en el fondo del mar. Después de relatar este accidente con las dos anclas, Perry siguió con una discusión muy interesante: hizo sugerencias precisas con respecto al peso y diseño de anclas y la preferencia para cables de cáñamo, problemas muy corrientes en esta época<sup>7</sup>.

Su diario continúa con una descripción de la ciudad de Santa Cruz.

«Esta es la mas bella ciudad española que yo he visto en mi vida, las calles son anchas y perfectamente limpias, las casas graciosas y cómodas, la gente amable y hospitalaria»... «Antiguamente la Ciudad de Laguna era la metrópoli de la Isla, pero últimamente Santa Cruz se considera la ciudad principal<sup>8</sup>. Aquí los gobernadores civiles y militares viven con sus familias, lo cual atrae mucha gente alegre de otros pueblos. Una gran tropa está alerta en este sitio para guarnecer las fortalezas que defienden la rada<sup>9</sup>».

6. NAM, Matthew C Perry, *Hidrographic Notes translated from the Spanish*. 110 fols. Ms. Se refieren a las costas caribes e islas y fueron tomados de una «versión al día» de la publicación de la Oficina Hidrográfica en Madrid, de 1810.

7. *NAM Journal Cyane*, 6 July 1820, nota sobre la descripción de las anclas y el efecto de las cadenas contra el cordaje para sostenerlas. La naturaleza del fondo del puerto de Santa Cruz fue la causa de las dificultades.

8. Con respecto a la historia de la administración de las Islas Canarias y el estado de los pueblos, véase GUIMERA PERAZA, Marcos: *Estudios sobre el siglo XIX político Canario*. En este informativo libro se encuentra el fondo necesario. También LEON y JUÁREZ, Francisco María de: *Historia de las Islas Canarias, 1776-1868*. Aula de Cultura de Tenerife, 1978, seg. ed. corregida, libro IV.

9. *NAM journal Cyane*, 6 de Julio de 1820 hasta el 28 del mismo mes.

La licencia de los marineros para quedar en tierra duró veintitrés días, desde el día 5 de julio. Durante este período Perry acumuló algunas informaciones muy útiles sobre la isla y la ciudad. Dice que Santa Cruz tenía 8.000 habitantes. Las temperaturas variaban entre los 73 y los 76 °F en el aire y los 72 y los 75 °F en el agua.

Para el 28 de julio el navío había conseguido todas las provisiones disponibles, con la excepción de nuevas anclas. Para acabar de completar el abastecimiento la *Cyane* se puso en rumbo a Orotava, una ciudad localizada en la costa oeste de la isla. Perry escribe que la tripulación de la corbeta dejó Santa Cruz con gran pesar, ya que muy pronto su nueva derrota les llevaría a «la más hostil y bárbara de todas las costas ecuatoriales del Africa Oeste».

¡Qué contraste con la situación actual! Dice que siendo este navío el primer representante oficial de la marina de los Estados Unidos en este puerto, la gente les hizo una bienvenida muy calurosa y los americanos causaron gran interés.

«Nos hicieron bienvenidas por doquier, todo el mundo tratando de ser el más amable y atento. A bordo les dimos un baile, al cual asistieron sesenta damas, entre ellas las de la más alta nobleza de la isla».

En este párrafo se debe añadir una palabra con respecto a la orquesta de la *Cyane*, compuesta por instrumentos de cobre y viento. Esta improvisada banda marítima se ganó una gran reputación durante el viaje por aguas africanas<sup>10</sup>. Era bien conocida en la marina británica cuyos oficiales con mucho gusto tomaban parte en la hospitalidad del capitán Trenchard y en el festejo a bordo de la *Cyane*. Los potentados africanos y autoridades de las Cabo Verde también se entretenían en tierra y a bordo<sup>11</sup>. La tradición de ofrecer teatro de aficionados, acrobática, y otras clases de diversión en los navíos de Perry se hizo muy famosa más tarde en su carrera<sup>12</sup>. La descripción del prototipo de esta clase de orquesta es como sigue:

10. STANTON MACLAY, Edgar: *Reminiscences of the Old Navy. From the journals and private papers of Captain Edward Trenchard and Rear Admiral Stephen Decatur Trenchard*. G.P. Putnams, New York, 1918 pág. 22.

11. *Op. Cit.* págs 19-20.

12. MORISON, *Op. Cit.*, 165, con referencia al *Saratoga*, el navío del Comodoro en 1843.

«La música es un pasatiempo muy importante de las noches. A pesar de que una orquesta no es permitida en un navío de nuestra categoría, entre la tripulación de cualquier navío de guerra siempre se encuentran buenos músicos. Un tosco ciudadano de Utica y un atrevido de Cape Cod son los más importantes vocalistas; el cocinero toca magníficamente el violín; y el camarero del comodoro se supera en el tamborín. Un pequeño negro, llamado Othello, toca las castañuelas y también hay una pasable flauta tocada por uno de los guardias»<sup>13</sup>.

Las relaciones entre los americanos y la gente de las Islas Canarias eran muy amistosas. El joven teniente tuvo un buen comienzo con sus primeros contactos y la ciudad de Santa Cruz quedó con un agradable recuerdo. Con respecto a la tripulación, la parada en Santa Cruz facilitó la desertión y fuga de quienes querían escapar del pesado trabajo en la costa africana. El sábado 29 de julio el oficial Wolsey fue mandado a Santa Cruz con el propósito de capturar tres desertores «quienes nos abandonaron allá..., paramos y despachamos al oficial Rutledge quien volvió al cabo de la hora con James Morison, el único tripulante que se pudo aprehender»<sup>14</sup>.

Así, a las nueve de la mañana, con un cambio de viento, la *Cyane* se acercó a Punto Nagra y corrió libremente antes del viento a sotavento de la isla. Tomo tres días para llegar a las radas de Orotava. El diario continúa:

«Los dos pueblos de Orotava se sitúan uno cerca del otro. El principal y el más rico se llamó Puerto Orotava, (ahora Puerto Cruz), el cual está a orillas del mar y disfruta de grandes ventajas comerciales; el otro llamado Villa de La Orotava, se encuentra a más o menos tres millas al interior, y es la residencia de los principales cleros y caballeros de provincia. También es un refugio de veraneo para aquellos caballeros del puerto que no tienen casas de campo. Este puesto de más o menos 6.000 habitantes está muy bien construido y tiene muchas bellas iglesias y conventos...»

«Puerto Orotava es el segundo puerto después de Santa Cruz con respecto al prestigio y ventajas comerciales que tiene. Se dice que exporta una gran cantidad de vino. El pueblo tiene la apariencia de ser muy activo y los más ricos mercaderes viven aquí...»<sup>15</sup>.

13. MORISON, *Op. Cit.* pág. 165.

14. *NAM journal Cyane*, 29 July.

15. *NAM journal Cyane*, Tenerife [sic] 3 pages of text.

«Los mercaderes viven más como príncipes que como artesanos. El señor Calagan quien actúa como agente para nuestro navío, posee tres inmensas casas, las cuales siempre están abiertas a los extranjeros distinguidos. Los contornos de la región constituyen un verdadero paraíso, y los pueblos y ciudades en el vecindario favorecen a la población de la isla. Aquí también hay bellas iglesias, conventos y espléndidos hogares. El número de la población es de 6.000 habitantes»<sup>16</sup>.

Aquí sigue una descripción de la Isla de Tenerife como una de las siete Islas Canarias y de sus valles fértiles, montañas áridas, cosechas, y exportaciones. Cuenta su población con 100.000 almas. «La gente parece poseer toda clase de comodidades, disfrutando de uno de los climas más agradables del mundo, obteniendo con poco trabajo y en grandes cantidades el fruto de la tierra»<sup>17</sup>.

Prosigue con un retrato de los habitantes:

«No resta ningún vestigio de los aborígenes en estas islas, o Guanches como ellos se llamaban. Los españoles y sus costumbres desplazaron esta gente que en un pasado fue muy poderosa y valiente. Los habitantes de hoy en día se parecen en general a los de América del Sur. Los hombres son de carácter severo y reservado, pero las mujeres son vivas y animosas, extravagantemente aficionadas a los piropos, y encantadas con las atenciones de los extranjeros. Ellas, como todas las mujeres españolas, tienen ojos negros y tolerables figuras; sus pies, los cuales los muestran al llevar prendas cortas, son muy bellos; en efecto cuando una española se pone unos bellos zapatos y medias, cree que está suficientemente vestida sin importar cual sea de su vestimenta»<sup>18</sup>.

Del gobierno, Perry apunta:

«Desde la existencia de la nueva constitución el pueblo goza de un gobierno moderado. Se administra por el Señor Soverin, un hombre excelente; conocido como «el jefe político»<sup>19</sup>; además de este personaje, también hay un gobernador militar encargado de la fortificación y tropas -antes de la promulgación de la constitución, éste dispensaba la justicia civil y militar, pero ahora

16. *NAM journal Cyane*, 1 August.

17. *Ibid.*, see note «Teneriffe».

18. *Ibid.*

su poder está limitado al campo militar. Parece que este personaje imponente posee una gran parte del orgullo y de la arrogancia de sus immaculados señores. Rehusó retornar nuestro saludo tiro por tiro, dando como razón que nuestro gobierno es una república y por consiguiente (de acuerdo a su doctrina) inferior a la feliz y magnífica monarquía de España. Naturalmente no saludamos, como nunca lo hacemos hasta que se entiende que hay que corresponder, pero si honramos al jefe político con quince cañonazos».

El gobernador militar invocaba una convención, la cual tenía precedentes: estaba claramente expresada en una provisión del año 1793.

«Encontrándose mis bajeles en mar o puerto, tanto extranjeros como propios con los de otro príncipe no saludarán ni exigirán saludo, y si fuesen saludados, responderán según su insignia tiro por tiro o con dos menos en proporción de las testas coronadas, y tiro por tiro a las superiores, con dos menos a las iguales y a esta proporción a las inferiores de repúblicas u otros príncipes»<sup>20</sup>.

Tuvieron otro incidente en las islas de Cabo Verde cuando fueron informados de que la falta de dos tiros por parte de la fortaleza fue debido a su escasez de pólvora, y que en poco tiempo la traerían del pueblo y enseguida dispararían los que faltaban<sup>21</sup>.

Durante este período surgió otra queja de este tipo cuando un navío mercante no recibió los saludos de banderas correspondientes<sup>22</sup>. En tierra el cónsul americano en Santa Cruz por su lado se sintió ofendido por la falta de respeto, ya que no tenía un papel oficial o señal en su despacho para indicar su alto cargo. Ningún adorno en su despacho ni una carta del presidente con rúbrica, o del secretario del comercio, ningún documento de este tipo servía

19. *Ibid.* Este era el Jefe Político de D. Angel José de Soveron, véase GUIMERA PERAZA, *Op. Cit.*, pág. 233: «Pero ya en 29 de mayo de 1820, restaurada la constitución de Cádiz, el Ayuntamiento de Santa Cruz se dirige al Jefe Político de Canarias, de nuevo D. Angel José de Soveron...» delectreado por León Juárez, *Op. Cit.* pág. 185: Soberon. Esta junta de 1820 duró hasta noviembre de 1821 cuando nuevos diputados fueron elegidos. Véase nota 8.

20. FERNANDEZ DURO, Cesareo, *Disquisiciones Náuticas*, III: Vanidades de los Vivos. Madrid, 1878, pág. 131.

21. MACLAY, *Op. Cit.* pág. 20, dice que el incidente ocurrió en el Puerto Praya (Praia); MORLEY BARROWWS, Edward: *The Great Commodore: The Exploits of Matthew Calbraith Perry*, Bobbs Merrill, Sons, Indianápolis, 1935. Traslada el incidente a islas portuguesas. A pesar de que este libro tiene muchos errores, es sugerible y vocato [sic].



para exigir el respeto de sus clientes y inotablemente de sus propios compatriotas!

A principios de agosto, durante una temporada aparentemente tranquila, el alférez Perry escribió unas misceláneas notas sobre el archipiélago de Canarias, estimando un número de 250.000 habitantes. Habla del modo de vivir y de la cocina. No dice nada del gofío. Comenta que sintió no haber llevado un mapa del Puerto de Santa Cruz, pero que no hacía falta porque los ingleses tenían bastantes<sup>23</sup>. Dice que había en Santa Cruz y otros pueblos de las islas abundante agua, fruta y verduras de toda clase, el agua siendo la mejor en proximidad a África. La carne de res costaba seis centavos por medio kilo, gallinas y otros comestibles se encontraban a buenos precios. El precio del vino era de 22 dólares por un cuarto de casco, mientras que en Tenerife costaba 30 dólares. Este último era bastante bueno para la comida diaria<sup>24</sup>.

El 11 de agosto de 1820, proveído de todo salvo de nuevas anclas, zarparon con rumbo al Nordeste<sup>25</sup>. El día 15 divisaron Lanzarote, pero no tocaron tierra en ninguno de sus puertos por ser de poca profundidad<sup>26</sup>. Perry también menciona los fuertes vientos, y los atribuye exclusivamente a la estación de verano.

Así la *Cyane* continuó su misión en el África<sup>27</sup>. Encontrado en mal estado la colonia de negros libres norteamericanos y sus misioneros en la Isla

22. N.A. Reportes Consulares, Tenerife, T. 690, rollo 1, 10-9-3. 22 de marzo de 1820, ninguna bandera izada en respuesta a la bandera norteamericana a bordo del *Franklin*. Queja al gobernador D. Pedro Rodríguez de la Burria, Comandante de las Islas Canarias, por John O'Sullivan, Cónsul. El gobernador dice que el no tiene nada que ver con el incidente, pero en respuesta a la queja, el despidió al comandante de la fortaleza. Con respecto a la dignidad del cónsul americano véase *Ibid*, 8 de marzo. «Otro de los numerosos males que aparece en esta costumbre es que los españoles al igual que muchas otras naciones que no tienen mucho conocimiento en factores históricos, muy erróneamente llegan a la conclusión de que nuestras leyes y gobierno tienen que tener energía y dignidad y que nuestra constitución nos trata de la misma manera que a los cónsules en puertos extranjeros.

23. BROEKEMA, C.: *Maps of the Canary Islands*, published before 1850, a checklist in *the Map Collector*, n° 74, 1971.

24. *NAM Journal Cyane*, 21 aug. Discute el vino de Madeira, el cual tiene un valor de \$200 por pipa y es tratado como el mejor brandy francés.

25. *Ibid*. Entry: Funchal.

26. *NAM journal Cyane*, 24 Aug. 1820. Con respecto a dos anclajes en Lanzarote y la ausencia de cualquiera en Fuerteventura; también el peligro de la navegación cercando las islas del oeste.

27. ARCHIBALD, Alexander: *The History of African Colonization on the Western Coast of Africa*. Seg. Ed. 1816-1865, Cap. VII. STAUDENRAUS, P. J.: *The African Colonization Movement, 1816-1865*, Columbia University Press, 1961 caps. III-VI.

de Sherbro, Perry comenzaba a considerar otro sitio más saludable para la colonia experimental<sup>28</sup>. Entretanto decretó un régimen riguroso para combatir la fiebre tropical, permitió una sola ración moderada de ron al día, y no dejó estada en el puerto durante la noche. Prohibió dormir en cubierta y obligó a su tripulación que se pusiese ropa interior larga. Contra el escorbuto Perry tenía a bordo provisiones de verduras frescas y así, bajo el comando del Capitán Trenchard, la enfermedad se mantuvo mínima<sup>29</sup>.

Durante su patrulla, la *Cyane* capturó siete barcos negreros sin un solo incidente<sup>30</sup>. Un esclavo que había saltado de un barco negrero se salvó y se llevó a bordo después de casi haberse ahogado. Pero a últimos de noviembre, treinta y seis hombres de la tripulación habían caído enfermos con la fiebre, a pesar de las precauciones tomadas por Perry, y el capitán Trenchard se puso con rumbo a los Estados Unidos. La *Cyane* siguió la derrota de los negreros en dirección a la costa de Sur América. Fue a parar al Cabo de San Antonio y continuó a través de las aguas caribes teniendo éxito al alcanzar unos barcos negreros cerca de Cuba. La *Cyane* volvió a finales de diciembre y Perry para entonces pudo pasar la Navidad de 1820 con su familia en Nueva York<sup>31</sup>.

Al fin del verano del año 1821, Perry una vez más se hizo a la vela con la misión de ayudar a los pobladores de la Sociedad Colonizadora Africana, de llevar a su nuevo director, el reverendo Eli Ayers a su puesto, y al mismo tiempo de recorrer la costa africana en busca de barcos negreros<sup>32</sup>. Su navío en este viaje era el *Shark*, una fragata de dos mástiles, (sloop of war) cuya preparación para el servicio de la marina de los Estados Unidos personalmente había supervisado. En este primer mando independiente se comisionó con grado de Teniente Comandante.

28. *Op. Cit.* pág. 205. La compra de Cabo Mesurado y sus territorios fue cerrada en diciembre de 1821.

29. MORISON, *Op. Cit.* págs. 64-65, 71, 75, BARROWS, *Op. Cit.* Pág. 8. NA Navy Department, Private letters, 1 Feb. 1813-20 Jan., 1849, Reg. N° 45, tiene instrucciones para un capitán colega Riddle de la *Macedonian*, 6 March, 1822: «...tendrá Vd. particular cuidado en la salud y limpieza de la tripulación y evitará retardos en los puertos donde epidemias predominan». Instrucciones similares fueron dadas, con toda seguridad, a los capitanes de otros navíos que navegaban las costas ecuatoriales. Morison menciona la reputación de la estricta sanción y regulaciones, éste hizo que el Comodoro llevara el apodo del «Oso Viejo».

30. MACLAY, *Op. Cit.* pág. 11. Incidente en el río Gallinas. Estas páginas de abril 1820 hoy faltan en el diario. Solamente el diviso de cinco navíos en el río Gallinas aparece en éste, los cuales no son los capturados entonces.

31. La *Cyane* llegó a su puerto el 3 de diciembre de 1820.

Las apuntes de Perry sacados a bordo del *Shark* se titulan: «Transacciones a bordo del U.S. *Goleta (Schooner) Shark* M.C. Perry, Comandante»<sup>33</sup>; este diario fue escrito de su propio puño y letra. Solamente dejó un relato fragmentario y muy incompleto. El biógrafo de Perry se queja sobre la falta de detalles personales y la escasez de materia sobre una gran parte del viaje<sup>34</sup>. En el diario se encuentran muchas entradas cortas, no dicen más que una fecha y la nota: «Nada nuevo en este día». Solamente a veces es mencionada la dirección del viento y de vez en cuando refiere algunos ejercicios de armas o velas u otra disciplina militar a bordo.

Este viaje de 1821 fue destacado por la asignación del sitio de Cabo Mesurado como colonia americana, un sitio delineado e investigado por Perry, quien fue capaz de comprarlo con hábil y paciente diplomacia<sup>35</sup>. Más tarde este lugar se convirtió en el sitio de Monrovia, la capital de Liberia. Además de otras aventuras con negreros, hay un registro de una sola visita a Santa Cruz<sup>36</sup>.

Surgen dos nuevos asuntos en este diario, que no fueron mencionados en el diario de 1820. Tratan del impacto de la restauración de la constitución de Cádiz el 29 de mayo de 1820. Una de las disertaciones se refiere a la gente común, vista por Perry en un estado de trato injusto por sus propios oficiales. Relata el mal trato a un simple campesino que fue al mercado y le quitaron su caballo debido a una supuesta descortesía con el jefe local. Al cam-

32. NA Navy Dept., Private Letters, véase nota 30, carta dirigida a Matthew C. Perry, 10 July, 1821: «Ud. fue nombrado para el comando del *USS Shark*, el cual está actualmente en el astillero naval de esta ciudad... Seguirá Vd. a las Madeiras y después de haber acabado con su deber, Ud. cogerá rumbo a Las Canarias para más tarde seguir a las islas de Cabo Verde». Perry fue el First Lieutenant de la *Cyane*, Lieutenant Commandant en el *Shark* y Commander de la escuadra en el *Saratoga*, en 1843 y en la *Macedonian* en 1843-1845. El título de Commodore no era un rango oficial en la marina americana sino hasta en 1862. Era un rango de cortesía dado a cualquier capitán superior en grado, encargado de alguna fuerza o flota cuando un capitán era el rango más alto autorizado por el congreso.

33. Franklin Delano Roosevelt Library, Hyde Park N.Y. (Citado después como FDRL) MS. Diario of Commodore Matthew Calbraith Perry in *USS Shark*, to 10 Oct. 1821. Extractos incompletos e informales aparecen en *Life and Letters* del American Autograph Journal, Vol. VII, 1941, págs. 50-64.

34. BARROWS, *Op. Cit.*, Introducción; y MORISON, *Op. Cit.* pág. 453, menciona el desparramamiento de documentos por los herederos.

35. WING SHIDK, Tom: *The Social and Economic History of Afro-American Settlers in Liberia, 1882-1900*. University Microfilm, Ann Arbor, Mich. 1978, Cap. II. El libro tiene una bibliografía al día.

36. FDRL Journal *Shark* 16-20 Sept. 1821.

pesino le fue permitido pagar una multa para recuperar su caballo, y con conocimiento de todo el mundo, ésta fue a parar al bolsillo del oficial. Perry hace notar que los americanos se pueden considerar muy afortunados de estar protegidos contra esta clase de abusos.

El otro comentario se refiere a la iglesia. Dice Perry que en su primera visita encontró una veneración exagerada a la iglesia y al clero. Después del cambio político, en menos de un año (era ahora el verano de 1821), quedó igualmente disgustado con la humillación y falta de respeto que sufrían la iglesia y el clero.

Además la organización de las Cortes tenía otro efecto. El nuevo gobernador de la fortaleza ahora consideraba un honor el estar en un mismo nivel con la República de los Estados Unidos de Norte América y prometió responder a cualquier saludo tiro por tiro. Bajo estas circunstancias un alegre cañonazo resonó desde las montañas cerca del puerto<sup>37</sup>.

Para uno de los marineros, según sus memorias, la estadía en Tenerife, del 12 al 21 de septiembre fue demasiado corta<sup>38</sup>. En Santa Cruz tanto como en otras partes de la isla, los americanos fueron recordados con agrado a pesar de que fue la única visita del año de 1821.

Después de una carrera muy activa y disputada, en el año de 1843, Perry fue comisionado para su tercer viaje con rumbo a las costas africanas. Para entonces ya era comodoro y fue nombrado comandante de la «Escuadra Africana»<sup>39</sup>. Permaneció en este puesto durante tres años, que estuvieron llenos de incidentes con respecto a África y a la campaña contra la esclavitud, pero en su diario nada registró sobre las Islas Canarias. Su cargo incluía experimentación con medidas para combatir las fiebres comunes en las costas. Era su tarea el explorar maneras para mantener su tripulación con buena salud, y sus actas durante estos tres años fueron envidiables, ya que no perdió ninguna vida. El comodoro insistió que en la dieta se incluyesen frutas y verduras frescas, éstas no se encontraban en suficientes cantidades y calidades al sur de las Islas Canarias. Uno se puede imaginar que Perry paró repetidas veces en las islas para refrescar sus comestibles, que supo por sus viajes ya pasados que las islas los tenían en abundancia.

37. Loc. Cit.

38. BRIDGE, Horatio: *Journal of an American Cruiser... on the West Coast of Africa*. Nathaniel Hawthorne ed. New York 1845 (and 1853) escrito por el contador del USS *Saratoga*.

39. MORISON, *Op. Cit.*, pág. 165.

Debido a que Perry conocía estas islas, escribió con poca frecuencia sobre ellas. El problema de una cuarentena surgió al comienzo del viaje, cuando el *Saratoga*, su navío almirante (Flagship) estuvo sujeto a una cuarentena de ocho días, aunque su procedencia fuera Nueva York. También hubo una controversia en el puerto con respecto a una falta de salud de banderas. El comodoro Perry se quejó ante Washington Irving (su vecino de Nueva York), al embajador de los Estados Unidos en Madrid, sobre este incidente. No hubo un resultado inmediato.

Durante sus tres años en costas africanas, el comodoro se convirtió en una figura familiar. Posiblemente se encuentren documentos en estas islas sobre sus visitas. Como tenía una curiosidad muy viva para las ciencias es muy probable que haya conocido personas como el Dr. Chil y Naranjo. Seguramente también conoció otra gente culta de la sociedad santacrucera, de Orotava y de La Laguna. Perry se interesaba en todos los aspectos científicos y técnicos de la vida marítima. Hizo colecciones de ejemplares biológicos y botánicos, se interesaba en la tecnología de barcos de vapor, de faroles y de fenómenos de física tales como corrientes y temperaturas marítimas.

Para ocasiones sociales y ceremoniales, la *Saratoga* fue aprovisionada con materiales para banderas y papel coloreado. Sus músicos como siempre se encontraban a bordo<sup>40</sup>. Su hospitalidad era tan famosa como la del Capitán Trenchard. Se sabe que la vida social en tierra era variada e intensa, pero no hay fuentes de información ni documentos de familia que lo detallen.

Cuando mi esposo y yo viajamos a Las Palmas en Gran Canaria, durante las vacaciones primaverales de la Universidad de Oxford en 1960, Don Néstor Alamo, antiguo director de la Casa de Colón me informó sobre una leyenda la cual describe las visitas de el comodoro Perry.

«¿Ha oído Ud. la historia del comodoro Perry en las Islas Canarias?», me preguntó nuestro guía, y a pesar de que sabía que él se refería al «Perry Japonés» como lo denominan los estudiantes de historia para distinguirlo de su famoso hermano Oliver Hazard Perry vencedor de la batalla de Lake Erie, no estaba enterada sobre los viajes del comodoro Perry en aguas africanas. Por lo tanto Don Néstor comenzó a narrar la leyenda del Comodoro.

Esta fue como sigue: Perry como joven teniente dejó a su esposa el día

40. NA Log. Book of Schooner *Shark* in 1822. Contiene un documento de requisición por colgaduras de la bandera nacional y nuevas señas, verdes, azul, blanco y amarillo, etc... Morison menciona decoraciones festivas de la bandera de navíos en aquellos tiempos.

después de su boda para iniciar su difícil misión con rumbo a Sierra Leona. Cuando su navío tocó tierra en Santa Cruz, inmediatamente fue favorecido por la alta sociedad, especialmente en la casa de un señor rico quien tenía dos jóvenes doncellas viviendo en su casa. No recuerdo si era un oficial, o si las jóvenes eran sus hijas, sus primas o cualquier clase de pariente de este dueño de casa. De todos modos, estas dos doncellas quedaron encantadas con el joven teniente de 25 años, quien sentía mucha falta de su mujer, y le ofrecieron gran consuelo con fiestas y diversiones. No cabe duda que las muchachas eran el centro de atracción social en la vida de Santa Cruz. El teniente por su lado empleó todos sus talentos y recursos sociales para divertir las. Las damas con el tiempo fueron conocidas como «las comodoras», debido a que el joven teniente (ahora comodoro) las visitaba muy frecuentemente especialmente en su tercera jornada. Su casa, según informes, aún existe, aunque no tuve oportunidad de verla. Según Don Néstor una de las damas se casó con un francés tacaño pero elegante. A través de los años perdieron su dinero y cayeron en pobreza. Se dice que el comodoro las ayudó discretamente, aunque no hay ningún documento que lo pruebe. Don Néstor dijo que la comunidad de Santa Cruz toleraba a las envejecidas comodoras, dejando que de vez en cuando después de misa se llevasen escondidos bajo sus faldas algún puerco o gallina que serviría más tarde para su cena sin decir ni una palabra.

Hay un cuento subsidiario a esta historia sobre las comodoras. En una ocasión Perry despidió al cocinero de los oficiales por haber preparado «crêpes» en vez de pan de trigo para el desayuno de los oficiales. Esto probablemente sucedió durante un período de escasez de harina. El cocinero fue empleado por las comodoras y él por su parte tomó cuidado de ellas. Después se convirtió en el protector de una esclava, la que fue rescatada por la tripulación de Perry cuando saltó al mar tratando de escaparse de un negrero. El cocinero se casó con la esclava y tuvieron mucho hijos quienes fueron acogidos con mucha alegría por las comodoras. Este cuento me encantó.

En cuanto a los detalles, de la leyenda, necesitan algunas modificaciones: Perry no partió inmediatamente después de la noche de bodas para embarcar en la *Cyane*. Fue padre de tres niñas y su primer hijo nació durante su viaje en la *Shark* en 1821. Probablemente compartió la preocupación de su familia con sus anfitrionas en las Islas Canarias, aprovechando la oportunidad de practicar su español. La historia del cocinero refleja como éste quiso disimular la falta de harina, y también demostrar el resentimiento de los ofi-

ciales y su tripulación al haber sido servidas tantas verduras, dado que las verduras no eran parte de la dieta de los marineros americanos. La elevación social que las comodoras consiguieron debido a la asociación con un poderoso extranjero, y su lenta declinación en la pobreza, demuestra la historia social de las islas, lo mismo que el matrimonio del cocinero y su relación con sus patronas.

Volvamos de nuevo a la narración histórica. En 1967 Samuel Eliot Morison publicó una biografía sobre Matthew Calbraith Perry. La fama de Perry proviene de la inauguración del comercio entre Japón, los Estados Unidos y Europa, en los años 1854-1855. También se recuerda su papel en la guerra entre los Estados Unidos y México de 1845-1848.

Este resumen sucinto de la historia y la leyenda de Perry y la primera visita de la marina de los Estados Unidos a Canarias, producirá una reacción individual por parte de cada uno que la oye o lee. En primer lugar, aunque los detalles son pocos, algunos serán de interés o, al menos, introducen nuevas fuentes. Como la historia tanto como la leyenda están vinculadas a lugar y tiempo vamos a pasar a otro nivel de especulación más abstracto.

Con respecto al lugar, el papel de las Islas Canarias en esta historia trae a la memoria el título del ensayo de Manuel Giménez Fernández: *América, Islas de Canaria a ganar*<sup>41</sup>. Nuestra historia hace que las Islas Canarias representen un escenario similar pero vuelto al revés con mira al África y especialmente a Liberia. Este último era un país pequeño pero en muchos aspectos más importante de lo que su tamaño representa. Se destacaba tanto en la historia de los Estados Unidos y Europa como en la del África, donde Liberia era considerado el primer desafío concreto al colonialismo. Las Islas Canarias como puesto geográfico servían como el lugar de aclimatación, primeramente en el sentido de ser una base de abastecimiento para los viajes al África, y segundo como lugar de adaptación a las sociedades extranjeras, un sitio donde la gente se acostumbraba a la extrañeza del África.

Con respecto al elemento tiempo, la historia demuestra como la inclusión de lo que vino antes y después de los incidentes, modifica las evaluaciones de los contactos de Perry en las Islas Canarias. Si Perry hubiese muerto después de la misión, como sucedió con el Capitán Trenchard, su nombre todavía sería distinguido en los anales marítimos norteamericanos por sus esfuerzos en el África y en la historia política y diplomática de la extensión de

41. *Anuario de Estudios Atlánticos*, Sevilla, 1, 1955, págs. 309-336.

los intereses norteamericanos. El comienzo del comercio con el Japón disminuyó sus servicios con la escuadra africana y sus relaciones con las Islas Canarias se convirtieron en pequeños incidentes de su biografía y en un fenómeno transitorio en la historia africana. Los documentos de la American Colonization Society no mencionan tampoco el papel que tomaron las Islas Canarias en la empresa africana. El problema de relacionar cronología, geografía, y propósito para presentar una experiencia histórica con más exactitud es un asunto muy discutido, que esta historia ayuda a ilustrar. Resulta que al fijar puntos de referencia muy lejos respecto a la distancia geográfica tanto como temporal, nuestro episodio casi desaparece.

Otras consideraciones de los hechos nos muestran que a base de ellos se puede seguir en direcciones directamente opuestas<sup>42</sup>. La primera hacia lo negativo, nos habla del continuo desacuerdo sobre saludos, salvos de tiro, señales de banderas, y respecto hacia los oficiales de ambas naciones; la segunda, buscando lo positivo, habla del surgimiento de buena voluntad a un nivel personal, un sentimiento amistoso e íntimo, de bienvenida para todos y de un respeto mutuo<sup>43</sup>.

La leyenda de las comodoras presenta en algunos aspectos la selectividad del recuerdo, la preservación de esencias y los cambios de énfasis intrínsecos de la tradición verbal. El que Perry hubiese partido en su noche de bodas es más romántico, el haber casado el cocinero con la esclava es más dramático. Otro narrador tal vez pondría más énfasis en los acumulados rencores y malentendidos. En este caso uno podría escribir una historia de repetidos insultos, de falso orgullo y de conflictos sociales.

Estas posibilidades nos traen al comentario final. Incidentes tales como las visitas de Perry a las Islas Canarias son historias incompletas. Los oyentes tanto como el lector tendrán que escoger lo que recuerdan y lo que olvidan. O posiblemente buscar una tercera opinión: la de respirar con alivio porque he dicho.

42. ELLIOT JAQUES: *The Forms of Time*, Heinemann, London, 1982; pág. 183. Discute el modelo del mundo humano el cual incluye propósito e intención.

43. CORTADA, James: *Two Nations over Time: Spain and the United States 1776-1977*, Greenwood Press, Westwood, Conn., 1979, tiene un ensayo muy amplio de bibliografía.