

# WASHINGTON IRVING Y SU PAPEL EN LOS PUERTOS FRANCOS

*Daniel García Pulido*  
*José Luis García Pérez*

A lo largo de la historia de la literatura universal, las Islas Canarias han sido siempre un poderoso reclamo y recurso para la inspiración de muchos novelistas y escritores. Nombres como los de William Shakespeare, Jonathan Swift, Daniel Defoe, Hermann Melville, entre otros, llevaron a las islas a configurarse en marco de sus narraciones, en unas ocasiones de forma extensiva y completa, y en otras, a través de interesantes capítulos hilvanados en el paisaje insular.

Hoy traemos a la luz pública la inédita vinculación del Archipiélago canario con otra de las figuras relevantes en la historia de la literatura universal, como es el caso del novelista norteamericano Washington Irving (1783-1859), personaje que viene a nuestra memoria, entre otros aspectos, por su inigualable descripción literaria del mundo hispano-árabe de la Península Ibérica, y a quien es difícil separar del recuerdo por su residencia en La Alhambra de Granada, su pasión por el romanticismo, en ciernes entonces, y su relato aventurero de una España resquebrajada, casi en ruinas, tras una cruenta guerra de la Independencia y los primeros escauceos de la política liberal, rápidamente encauzada por los cauces monárquicos en poco tiempo. No obstante, la implicación de Washington Irving con Canarias ha de situarse en otro ámbito bien distinto al del perfil escritor de este personaje, ángulo de su biografía que suele pasar desapercibido: su faceta como embajador, como hombre de estado y político estadista norteamericano en España entre 1842 y 1846, imbricado en las realidades económicas y sociales de su época. Dentro de ese conjunto de situaciones, su preocupación por la situación de los puertos isleños en relación con las embarcaciones y flotas estadounidenses a mediados del siglo XIX es el germen de varias cartas en las que analiza esta problemática, y que se conforman como el núcleo de esta ponencia.

El comodoro Matthew C. Perry (1794-1858), célebre protagonista histórico por haber logrado la apertura de Japón al mundo en 1853, al romper su bloqueo férreo a las relaciones externas, será una de las piezas vitales en el entramado que hará que Washington Irving empuñe la pluma para defender los intereses norteamericanos en aguas canarias. Otro de los personajes implicados será el cónsul de dicha nación en Tenerife, Mr. Joseph Cullen, quien informará cumplidamente de los despropósitos en los que recae la administración insular en su tratamiento a las embarcaciones estadounidenses.

La lectura de estas cinco misivas, fechadas en Madrid entre enero y marzo de 1844, son en conjunto el reflejo exacto de la respuesta de un cuerpo diplomático frente a una problemática concreta siguiendo los cauces burocráticos de entonces. Las dos primeras cartas van dirigidas al Ministro de Estado y de Asuntos Exteriores, Luis González Bravo (1811-1871), en una petición de revisión, esbozada con una educación y corrección exquisitas, de ciertas aptitudes contrarias a los intereses estadounidenses en el tema de los periodos de cuarentena que debían sufrir los navíos provenientes de tierras americanas en nuestros puertos. La tercera de estas cartas va endosada al secretario de Estado norteamericano Abel P. Upshur, informándole

sobre las gestiones adoptadas en este particular, y la sensación aparentemente favorable de las disposiciones llevadas a cabo por el ejecutivo español. Las dos últimas misivas tenían como destinatarios, respectivamente, al cónsul en Tenerife, Mr. Joseph Cullen, y al comodoro Mathew C. Perry, en contestación a sus escritos de protesta que iniciaron todo este caudal epistolar.

La temática general de las disquisiciones esgrimidas en el contenido de las cartas, que aluden directamente a la fragilidad del mercado insular respecto a su dependencia del comercio exterior y a la necesaria apertura de los fondeaderos isleños como base de avituallamiento para la navegación foránea en esta región del globo, la identidad de los personajes –entre ellos, particularmente el entonces ministro de Estado Luis González Bravo, que pocos años más tarde sería reemplazado por Juan Bravo Murillo–, unido todo ello a la fecha, 1844, nos inducen a aventurar si Washington Irving puede configurarse como uno de los protagonistas de los momentos preliminares que dieron fruto, años después, al nacimiento y promulgación de aquella ansiada Ley de los Puertos Francos de Canarias (1852).

#### FUENTE DE CONSULTA

El legajo de transcripciones de cartas pertenecientes a Washington Irving en su periodo de embajador extraordinario de los Estados Unidos en tierras españolas que hemos consultado se halla custodiado en la Special Collections Division de la Georgetown University Library, Washington D.C.,<sup>1</sup> que abarca su correspondencia entre 1842 y 1846, y aunque buena parte de la misma se halla publicada en *The complete works of Washington Irving letters*, obra de Ralph M. Aderman,<sup>2</sup> su vinculación con nuestras islas había escapado a los estudiosos del pasado isleño. En este interesantísimo corpus documental, el literato norteamericano analiza y describe sucesos importantes de la historia política española, con valiosa información sobre las relaciones diplomáticas y económicas de esta nación en los primeros años de la década de los cuarenta del siglo XIX.

#### PRIMERA MISIVA: MADRID, 25 DE ENERO DE 1844

No cabe duda de que la primera de las cinco cartas que interesan a la historia de las relaciones comerciales canario-americanas, fechada en la capital española el 25 de enero de 1844, es la más interesante y extensa, tanto en su contenido como en sus posibles repercusiones posteriores. En ella, Washington Irving nos introduce desde un comienzo en la causa principal que ha motivado el que se dirija personalmente al ministro de Estado y Asuntos Exteriores de España, centrada en “certain circumstances in the Quarantine regulation of the Canary Islands”.

Según el embajador estadounidense, a tenor de las regulaciones existentes en aquel momento, todas las embarcaciones provenientes de los Estados Unidos desde el 1 de junio a finales de noviembre de cada año estaban obligadas a cumplir un periodo de observación o de cuarentena de ocho días en el puerto de Santa Cruz de Tenerife (puerto que, en un punto significativo de esta primera carta, situaba confusamente en la isla caribeña de Trinidad), circunstancia que no se cumplía con los navíos provenientes de otros puntos del orbe –especialmente, de Inglaterra–. La base de su formal protesta es que no entiende la causa de esa discriminación latente, ya que “while vessels from England and other parts of Europe are admitted to immediate pratique”, las embarcaciones estadounidenses son entorpecidas, en ocasiones de forma grave, en sus relaciones comerciales con las islas. Arguye Irving que el comercio entre el Archipiélago y Estados Unidos “is carried on from the ports of Norfolk,

Baltimore, Philadelphia, New York and Boston; Ports as healthy as those of England”, añadiendo que desde latitudes situadas el sur de Norfolk, en puntos geográficos que pudieran ser considerados sospechosos por sus malas condiciones de higiene o seguridad sanitaria, no existe relación comercial alguna con Canarias.

Irving anota el hecho del centralismo indiscriminado que se practica en las Islas Canarias, en beneficio del puerto de Santa Cruz de Tenerife, lugar al que deben de dirigirse todas las embarcaciones sujetas a este periodo de cuarentena, cualesquiera que fuera su puerto de destino original. Para minimizar los efectos de esta perniciosa costumbre o regulación, el embajador solicita al ministro Luis González Bravo que los navíos pudieran realizar su periodo de cuarentena, en el caso de ser obligados a ello, en el puerto al cual se dirigen para realizar sus relaciones mercantiles, sin tener que desplazarse forzosamente a Santa Cruz, con todo el coste en tiempo y recursos que ello conlleva. Junto a esta petición apunta que las condiciones de anclaje en el puerto santacruzero son, por otro lado, de muy mala calidad, en una rada abierta a muchos vientos y con un fondeadero inseguro.

Para atestiguar todo lo mencionado anteriormente, Washington Irving plantea a modo de ejemplo lo sucedido a dos embarcaciones norteamericanas en su relación con los puertos isleños. Al primero de ellos, el bergantín *Sarah Deering*, que partió desde Nueva York con rumbo a Gran Canaria el 16 de octubre de 1842, con patente limpia “certified by the Spanish Consul”, y el cual, a su llegada a dicha isla, “was ordered to Santa Cruz to perform the quarantine of observation”. En el puerto santacruzero se vio obligada a fondear en aguas muy profundas, cerca de una plataforma de piedras, siendo “blown out to sea with the loss of an anchor”. Este periodo de permanencia en puerto, y el retraso subsiguiente, influyeron no sólo en las relaciones comerciales a realizar, sino que acabaron por acelerar el fin de los días de dicha embarcación, que acabaría naufragando en la travesía. El segundo caso lo constituía el velero *Franklin*, que arribó el 16 de octubre de 1843 al Puerto de la Cruz (nombrado Orotava en el documento), procedente de Norfolk –Virginia–, nuevamente con patente limpia certificada por el cónsul español del puerto de salida. Una vez más, la embarcación “was ordered to Santa Cruz for 8 days quarantine”. Allí, al igual que ocurrió con el *Sarah Deering*, el barco se vio obligado a salir a mar abierto por las penosas condiciones de anclaje, con un periodo de detención que se alargó al menos por espacio de 30 días, con un gasto de “fifteen dollars a day”. Cita Irving que estos dos casos no son los únicos, pero que bastan para expresar suficientemente la causa matriz de esta misiva y los “embarrassments caused to vessels of the United States by their regulation”.

A continuación, el embajador estadounidense entra en una curiosa aproximación a la situación económica del Archipiélago, que nos recuerda a los motivos antecedentes a la promulgación de la conocida Ley de Puertos Francos. Dice Irving: “The undersigned would observe that the Canary Island are dependent upon Foreigners for the sale of their produce; and particularly when vessels from the United States. The latter are their best customers for one of the [ilegible] articles of produce of the Islands: barilla. A liberal and enlightened [ilegible] therefore, would dictate every facility and accommodation to such ships in their traffic with the islands, and more specially as present when the general trade of the Canaries is in a very haralyzed state and needs of fastering hand of government to revive and invigorate it”. Las palabras de Irving son suficientemente claras en cuanto a la situación de las relaciones mercantiles de las Islas, y su evidente dependencia del capital y movimiento extranjero a través de sus puertos.

*A posteriori*, el embajador norteamericano pasa a tratar de forma específica el caso de los periodos de cuarentena, que atribuye al mal entendimiento de las autoridades locales, encabezadas por la Junta de Sanidad de Santa Cruz, de las regulaciones emanadas por el gobierno central en Madrid. Según Irving, y tal como comentamos anteriormente, se advierte en esta maniobra centralizadora “a view to monopolize for that port all the trade of the islands”. Según se había informado, la disposición general de la Junta Suprema de Sanidad de Madrid, fechada el 28 de diciembre de 1835, especificaba que se tomarían precauciones en forma de periodos de cuarentena a todos los navíos provenientes “from the Antilles and the Gulf of Mexico”. Irving se queja de la inclusión de los Estados Unidos en este segmento de precaución sanitaria, cuando los puertos de origen de las embarcaciones estadounidenses que comercian con las Islas provienen de otras latitudes, libres de toda sospecha en este sentido. Por todo ello, solicita encarecidamente que el Gobierno de Su Majestad revise este singular tratamiento a las embarcaciones norteamericanas en aguas del Archipiélago, “whatever may be the quarter in which they have originated”, para de esta forma liberar a las naves de una nación amiga de los impedimentos y pérdidas que sufren debido a este tipo de malentendidos y situaciones desagradables. Añade Irving que se ha adelantado a enviar esta solicitud también movido “by observing the awakening attention and zeal on the part of Her Majesty’s government to place the various interests of the Kingdom on a liberal and prosperous footing”, esperando que el gobierno de Su Majestad libere el intercambio comercial “with a nation which has ever cherished for Spain sincere amity”.

SEGUNDA MISIVA: MADRID, 30 DE ENERO DE 1844

En esta segunda carta, apenas cinco días después de la anterior, Washington Irving se hace eco de la petición del comodoro Matthew Calbraith Perry, comandante del escuadrón estadounidense destinado a las costas norteafricanas para vigilar e impedir el tráfico de esclavos, para usar las islas como base de avituallamiento, aprovechando para quejarse nuevamente de la vejación hasta entonces vigente sobre toda nave proveniente de la nación norteamericana a los puertos insulares. El motivo de esta misiva, según mencionamos, parte de un entonces reciente acuerdo del Gobierno de los Estados Unidos, por el que “there will constantly be a squadron of vessels of war cruising upon the coast of Africa”, para los cuales sería de un enorme interés y comodidad tener “free access to the Canary Islands as a healthful resort during these arduous cruisings, and as places where they may obtain provisions and where bills of exchange for the supply of funds may be favourably negotiated”. Comenta el embajador Irving que el comodoro Matthew C. Perry había tenido una desagradable experiencia en su primera visita al Puerto de Santa Cruz a bordo de su buque insignia *The Macedonian*, siendo obligado a efectuar la consabida cuarentena de ocho días, circunstancia ésta que el oficial norteamericano estaba seguro provenía del recelo de las autoridades locales para recibir visitas de navíos de guerra de los Estados Unidos en sus puertos. Perry se quejaba no sólo del mal comportamiento de los funcionarios públicos hacia su persona –concretamente apunta Irving que cuatro de ellos hicieron caso omiso de sus visitas y avisos para ser admitidos a fondear en puerto–, sino que va más lejos llegando a advertir una flagrante falta de respeto y de etiqueta hacia la escuadra estadounidense y su bandera, al negársele respuesta ante tres cañonazos de salva con motivo del aniversario de la Independencia de los Estados Unidos.

Argumenta Irving que como está persuadido de que los deseos del gobierno de Su Majestad eran facilitar en todos los términos posibles el amistoso trato entre las dos naciones, con la consecuente ventaja que eso supondría para las propias islas al abastecer a una escuadra –lo que supondría un sustancioso ingreso económico–, espera un pronto y eficaz remedio de

todas estas circunstancias, disculpando “the official disrespect to the Commander of the United States squadron, and consequently to the flag of the nation”, motivado únicamente “in some local interest and jealousy”. En resumen, Washington Irving solicita que se otorguen a los navíos de guerra norteamericanos las mismas facilidades y modales corteses en los puertos canarios que se dispensan a las embarcaciones de cualquier otra nación amiga.

TERCERA MISIVA: MADRID, 6 DE FEBRERO DE 1844

De esta tercera carta, en realidad, sólo nos interesa el párrafo que Washington Irving dedica a las relaciones con Canarias. En ella da cuenta al subsecretario de Estado Abel P. Upshur de las gestiones realizadas con el gobierno español para la pronta resolución de las circunstancias adversas a las visitas de embarcaciones estadounidenses a aguas del Archipiélago, anotando que “by a reply from the Minister of State I learn that the first of these notes has been referred to the Minister of the Interior for his consideration and action”.

CUARTA MISIVA: MADRID, 4 DE MARZO DE 1844

En este nuevo comunicado, el embajador estadounidense informa al comodoro Matthew C. Perry sobre las gestiones efectuadas en pro de la mejora de las relaciones entre las autoridades insulares y los navíos de guerra de los Estados Unidos, confiando en que serían efectivas.

A tenor de esta misiva, la queja del comodoro Perry a Washington Irving parte de un escrito del primero, fechado el 15 de julio de 1843, en el que aquél relataría el impropio comportamiento de los funcionarios del puerto de Santa Cruz hacia su escuadra. Desafortunadamente, no hemos tenido la suerte de encontrar esta primera pieza documental para conocer de primera mano las vicisitudes de Perry en su malhadada visita al puerto santacrucero, puerto que ya conocía de anteriores visitas.

QUINTA MISIVA: MADRID, 4 DE MARZO DE 1844.

Washington Irving se dirige en este escrito al cónsul norteamericano en Tenerife, Mr. Joseph Cullen, para comunicarle, al igual que hiciera en la misma fecha al comodoro Perry, las gestiones efectuadas en el transcurso de los últimos meses en cuanto a la cuestión de los periodos de cuarentena y las relaciones comerciales canario-americanas. Es interesante constatar en esta carta cómo el ministro Luis González Bravo se hizo eco de las palabras del embajador Irving, quien informaba a Perru “that my letter had been referred to the Minister of the Interior for his consideration and action in the premises”. A renglón seguido, Irving recuerda al cónsul que los agitados momentos en que vivía la política española en aquellos meses, con continuos cambios de gabinete ministerial y muchos otros focos de atención ajenos a las singularidades isleñas, de seguro retrasarían la efectiva corrección de las vejaciones a las embarcaciones estadounidenses, aunque no duda en comentar al cónsul Cullen que “I should be happy to hear from you should any change take place in these vexatious regulations”.

CONCLUSIÓN

A tenor de lo tratado en las diferentes misivas cursadas entre el embajador Washington Irving y las autoridades gubernativas españolas, así como con sus compatriotas Matthew C. Perry y Joseph Cullen, parece no sólo enterearse el conocimiento que existía en aquel entonces de la extrema dependencia del comercio del Archipiélago sobre la arribada de

embarcaciones extranjeras, sino la perentoria necesidad de abrir en mayor medida, con claros beneficios locales, los diferentes puertos de la geografía insular como base de avituallamiento y libre comercio para la navegación foránea en esta región. Tan sólo ocho años después de escritas estas cartas, en 1852, el sucesor en el cargo de este ministro de Estado y presidente del Consejo de Ministros, Juan Bravo-Murillo, sería el encargado de ratificar la Ley de Puertos Francos para las Islas Canarias, circunstancia que nos induce a aventurar si Washington Irving puede configurarse como uno de los protagonistas de los momentos preliminares que dieron fruto, años después, al nacimiento y promulgación de aquella ansiada Ley.

## APÉNDICE DOCUMENTAL

TEXTO ORIGINAL DE LA CARTA 1-. 25 DE ENERO DE 1844.

The undersigned Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the United States has the honour to solicit the attention of His Excellency Don Luis Gonzalez Bravo First Minister of State and of Foreign Affairs of Her Catholic Majesty to certain circumstances in the Quarantine regulation of the Canary Islands. According to these regulations as at present interpreted and enforced all vessels arriving from the United States from the 1<sup>st</sup> of June to the end of November are obliged to perform a quarantine of observation of Eight days; while vessels from England and other parts of Europe are admitted to immediate practice. Now the trade of the United States with the Canary Islands is carried on from the ports of Norfolk, Baltimore, Philadelphia, New York and Boston; Ports as healthy as those of England. From ports south of Norfolk, which might be considered suspicious, there is no trade with the Canaries.

Another grievance sustained by ships from the United States is that whatever may be their port of destination in the Canaries they are obliged to perform their quarantine at the port of Santa Cruz in the island of Trinidad [sic].

The effect of this last regulation is often very injurious. If vessels were permitted to perform their quarantine in the port of destination, they might be securely harboured and during the term of quarantine be permitted to land the unobjectionable parts of their Cargoes, thus expediting the time of their departure. Being sent to Santa Cruz however they lose the whole term of quarantine and the terms of going thence and returning; besides incurring the risks of the sea, and of being obliged to anchor in an open roadstead.

The undersigned will barely instance two cases: one, the brig Sarah Deering which sailed from New York the 16<sup>th</sup> October 1842 with a clean bill of health certified by the Spanish Consul. She arrived at her port of destination in the island of the grand Canary; but was ordered to Santa Cruz to perform the quarantine of observation. Here she was obliged to anchor in very deep water, near a ledge of rocks and was blown out to sea with the loss of an anchor. The detention and delay thus occasioned, affected the fortunes of her voyage, and caused her ultimate shipwreck.

And the vessel the [ilegible] Franklin arriving 16th October 1843 at Orotava from Norfolk in Virginia with a cargo of slaves and with a clean bill of health signed by the Spanish Consul, was ordered to Santa Cruz for 8 days quarantine. She likewise was blown out to sea, and her detention was at least thirty days at an expense of fifteen dollars a day.

These are only two cases which have been selected. Come within the knowledge of the undersigned but which he cites as instances of the letter and embarrassments caused to vessels of the United States by their regulation.

The undersigned would observe that the Canary Islands are dependent upon Foreigners for the sale of their produce; and particularly when vessels from the United States. The latter are their best customers for one of the [ilegible] articles of produce of the Islands: barilla. A liberal and enlightened [ilegible] therefore, would dictate every facility and accommodation to such ships in their traffic with the islands, and more specially as present when the general trade of the Canaries is in a very haralyzed state and needs of fastering hand of government to revive and invigorate it.

The undersigned is informed that these vexatious regulations do not emanate from the general government at Madrid, but arise from the misinstructions or misapprehensions of its ordenances by the provincial Junta de Sanidad of Santa Cruz, made, it is hinted with a view to monopolize for that port all the trade of the islands. He is informed that the general ordenance of the Junta Suprema de Sanidad at Madrid dated 28<sup>th</sup> December 1835 specifies as subject to

the quarantine of observation all vessels from the Antilles and the Gulf of Mexico, and that this by forced construction on the part of the provincial Junta is made to apply to all vessels of the United States, however northern and healthy the latitudes whence they may come.

The object of this application on the part of the Undersigned, therefore, is most respectfully to solicit that these regulations, whatever may be the quarter in which they have originated, may receive the early attention of Her Majesty's Government and be either repealed or so modified as to meet the interests of the various ports of the islands, and to relieve the ships of a friendly nation from impediments and losses to which the ships of other nations are not subjected.

If Her Majesty's Government should see fit to continue to enforce the quarantine of observation the undersigned would suggest that the port of the United States should be discriminated which come under its provinces; and that vessels with clean bills of health from unquestionably healthy latitudes, should be exempted from its embarrassments and like those from England be admitted to immediate practice.

The Undersigned would also solicit that all vessels of the United States, subject to quarantine, would be permitted to inform it at the port of destination.

The Undersigned has been encouraged to urge this application at the present moment by observing the awakening attention and zeal on the part of Her Majesty's government to place the various interests of the Kingdom on a liberal and prosperous footing, and he feels satisfied that Her Majesty's government will be well disposed to relieve from all unnecessary embarrassment the commercial intercourse with a nation which has ever cherished for Spain the sincere amity.

The Undersigned waits himself of this occasion to offer to his Excellency received assurances of his distinguished consideration.

Washington Irving

TEXTO ORIGINAL DE LA CARTA 2-. 30 DE ENERO DE 1844.

The Undersigned Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the United States had the honour a few days since to solicit the attention of His Excellency Don Luis Gonzalez Bravo First Minister of State and of Foreign Affairs of Her Catholic Majesty to certain circumstances in the administration of the quarantine laws in the Canary Islands. The Undersigned now begs leave to call his Excellency's attention to another circumstance in the administration of those laws.

According to recent regulations of the government of the United States there will constantly be a squadron of vessels of war cruising upon the coast of Africa. It is highly desirable that these ships should have free access to the Canary Islands as a healthful resort during these arduous cruises, and as places where they may obtain provisions and where bills of exchange for the supply of funds may be favourably negotiated.

With a view to such accommodation, Commodore Perry, the commander of the Squadron, visited the port of Santa Cruz last June in his flagship the Macedonian recently from New York; but to his surprise was obliged to perform a quarantine of 8 days. At this was a regulation never enacted from English ships in a like state of health and as he understood it was not authorised by any orders from Madrid, he was constrained to attribute it to some local unwillingness on the part of the authorities to receive visits from United States ships of war.

He was strengthened in this supposition for the conduct of the public functionaries, four of whom he waited upon, on obtaining practice, yet no one of whom returned his call. What made this official neglect of etiquette the more remarkable was that, the anniversary of



the independence of the United States occurring about this time, he fired three national salutes on the occasion.

As the undersigned is persuaded that it is the wish and intention of Her Majesty's government to facilitate in every way the friendly intercourse of the two nations, and as the advantages which must accrue to the trade of the islands themselves from the furnishing the supplies to a considerable squadron and the negotiation of the funds for their payment are obvious; he is convinced that this impediment thrown in the way of American ships of war in their visits to the Canary Islands and this instance of official disrespect to the Commander of the United States squadron, and consequently to the flag of the nation can only have originated in some local interest and jealousy.

He is satisfied moreover that he has merely to point out these facts to the intelligent mind of His Excellency Don Luis Gonzalez Bravo to have their recurrence promptly obviated and to procure for the vessels of war of the United States such facilities and such courteous receptions in the ports of the Canary Islands as are due to the vessels of a friendly power, and as are extended to the Ships of other Nations.

The Undersigned is happy to avail himself of this occasion to offer to His Excellency the assurance of this distinguished consideration.

Washington Irving

FRAGMENTO DEL TEXTO ORIGINAL DE LA CARTA 3-. 6 DE FEBRERO DE 1844.

(...) I had the honour to enclose copies of notes recently passed to the Spanish government on the subject of certain quarantine regulation in the Canary Islands. By a reply from the Minister of State I learn that the first of these notes has been referred to the Minister of the Interior for his consideration and action. (...)

Washington Irving

TEXTO ORIGINAL DE LA CARTA 4-. 4 DE MARZO DE 1844.

My dear Commodore,

Ill health which has made me rather irregular in my correspondence has prevented an earlier reply to your letter of July 5<sup>th</sup> 1843, complaining of the quarantine imposed upon our ships of war in the Canary Islands and of the want of courtesy towards you on the part of the authorities in not returning your official visits.

I have made a written representation of the circumstances to the Spanish government and trust it will be effective.

Wishing you pleasant and prosperous cruizings and all manner of prosperity, I am, my dear Commodore, ever very truly yours,

Washington Irving

TEXTO ORIGINAL DE LA CARTA 5-. 4 DE MARZO DE 1844.

Joseph Cullen Esq. U.S. Consul Teneriffe  
Sir,

I have duly received your communication on the subject of the quarantine regulations in the Canary Islands, but the agitated State of affaire here and the frequent changes of the Cabinet discouraged me from taking any official step in the matter. On the 25<sup>th</sup> January last however I passed a row to Mr. Gonzalez-Bravo, First Minister of State placing the evils and abuses of the present quarantine system in those islands in as strong a light as I could and soliciting the repeals and modifications which you suggest. In reply, Mr. Gonzalez Bravo informed me that my letter had been referred to the Minister of the Interior for his consideration and action in the premises.

I hope the application may have a beneficial effect, but in the exigencies of the times and the multiplication of affairs pressing upon the attention of the Ministers much delay in these matters of minor importance is to be apprehended.

I also in a second note made a special remoustrance as to the quarantine imposed upon our Ships of war in the ports of the Canary Islands as complained of to me by commodore Perry. I should be happy to hear from you should any change take place in these vexatious regulations.

I am, Sir, respectfully your good servant.

Washington Irving

## NOTAS

- <sup>1</sup> Hemos de agradecer a través de estas líneas la ingente amabilidad y las enormes facilidades que dispuso en todo momento para nuestra investigación el encargado de la sección de Manuscritos de la Georgetown University Library, Mr. Scott S. Taylor.
- <sup>2</sup> ADERMAN, Ralph M.: *The complete Works of Washington Irving letters*. Twayne; Boston, 1982.