

VISITAS DE NAVÍO EN EL TRIBUNAL INQUISITORIAL CANARIO: CONFLICTOS JURISDICCIONALES Y PERCEPCIÓN DE DERECHOS

Alexis D. Brito González

Cuando, a mediados del siglo XVI, Felipe II concedió al tribunal inquisitorial canario la potestad de realizar las visitas de los navíos extranjeros que llegaban a los puertos insulares junto al gobernador de las armas, no se imaginaba la cantidad de problemas y rencillas que iban a surgir durante más de dos siglos por esta cuestión y los quebraderos de cabeza que originarían al Santo Oficio de las Islas. Las visitas se convirtieron en un constante goteo de quejas y pequeñas disputas entre el tribunal y las autoridades, de una parte, y los mercaderes extranjeros, de otra, que si bien no condujeron a ningún conflicto especialmente grave, sí que producían tensiones en muchas ocasiones innecesarias.

Las visitas de navío fueron establecidas a mediados del siglo XVI cuando, ante el brote protestante de la década de 1550, se emplearon todos los medios para anular la acción propagandística de los herejes, de manera que la principal atribución de las visitas era la de impedir la entrada de libros e imágenes contrarias a la fe católica. Así, se reconoce en una Real Cédula de 9 de Octubre de 1558 que Felipe II envía a las autoridades insulares para que junto a los comisarios del Santo Oficio reconociesen las mercancías que traían los navíos por si traían libros prohibidos.¹ A partir de entonces, cuando una embarcación llegaba a un puerto, antes de que se realizase la descarga era visitado por los representantes de diversas jurisdicciones: sanidad, guerra y aduanas, a los cuales se añadieron los comisarios de la inquisición o sus representantes. En ellas se inspeccionaba a la tripulación y a los pasajeros y se examinaban todos los libros pertenecientes a ellos, tras lo cual se desembarcaba la carga, que era igualmente comprobada fardo a fardo, y si se trataba de una partida de libros se verificaba si se hallaba en el Índice de libros prohibidos.²

Inicialmente, el sistema no se hallaba reglamentado y dependía, casi por entero, de la actitud del comisario o representante del Santo Oficio que realizase la inspección. Sin embargo, en 1579, tras llegar a un acuerdo la Suprema y el Consejo Real, se establece una reglamentación precisa por la cual se concedía a la Inquisición la prerrogativa de ser la primera institución que visitase los navíos que llegasen a puerto en busca de objetos prohibidos.³ Este sistema pervivió durante todo el Antiguo Régimen; al menos en el archipiélago canario se han localizado actas de visitas de navío hasta 1796. Sin embargo, perdió su razón de ser en una fecha bastante temprana pues ya desde comienzos del siglo XVII, y debido fundamentalmente a la coyuntura política internacional así como a los tratados suscritos por la Corona española con otros países, las visitas se convierten más en instrumentos de control del comercio que en herramientas de lucha contra el protestantismo. Esta cuestión se puede observar en los cuestionarios que se plantean a los capitanes y maestros de navíos; si a finales del siglo XVI predominaban las preguntas de carácter religioso, desde las primeras décadas del siglo XVII éstas van dejando paso a otras de carácter más comercial y general.⁴ Ello ha propiciado que las actas de visita de navío, aun reconociendo su ineficacia como elemento cuantitativo para una visión del tráfico naval en las Islas al no conservarse todas las actas que se realizaron, sí que hayan sido empleadas para analizar

aspectos cualitativos del comercio exterior canario por cuanto ofrece importantes datos sobre la tripulación, procedencia de los navíos, travesía de los mismos, cargamento, etc.⁵

Debido tanto a su utilización como herramienta en la lucha contra el protestantismo como de control del comercio, las visitas de navío provocaron continuos conflictos con dos grupos claramente definidos. En primer lugar, con las autoridades que ejercían el control en los puertos insulares tanto en lo que se refiere a la seguridad (castellanos de fortalezas, autoridades militares, etc) como en lo económico (almojarifes, guardias de la aduana, etc). En segundo lugar, con los mercaderes foráneos que luchaban contra ellas para evitar que aquéllos que realizaban las visitas percibiesen determinadas cantidades por su examen. De esta manera, la inquisición canaria se vio obligada a luchar en dos frentes en esta materia, un hecho claramente negativo para sus intereses ya que supuso duplicar las energías por una situación que no siempre compensaba los beneficios obtenidos. Dadas las limitaciones de espacio, nos hemos centrado fundamentalmente en los siglos XVI y XVII con algunas indicaciones para el siglo XVIII. Recientemente, el profesor F. Fajardo Spínola ha publicado un trabajo⁶ en el que, además de otros temas relacionados con las visitas de navío como los problemas de cuantificación, efectividad, etc., profundiza en las cuestiones que aquí reseñamos de manera más somera, lo cual nos exime para entrar en profundidad y remitirnos a su magnífico artículo.

LA LUCHA POR LA PRIMACÍA: EL ORDEN SÍ IMPORTA

Los conflictos con las autoridades insulares se traducen, en una primera visualización, en el hecho de quién tenía la potestad para ser el primero en subir a las embarcaciones y realizar la visita pertinente. Señalamos en el apartado introductorio cómo el acuerdo de 1579 daba esa prerrogativa a los comisarios de la Inquisición. No obstante, no todo el mundo se hallaba de acuerdo y, de hecho, desde el primer momento e incluso con anterioridad, las autoridades civiles pusieron en cuestión, con su actitud más que beligerante, esta prerrogativa.

En la década de 1570 ya se produce un conflicto entre el gobernador de Gran Canaria, Diego de Melgarejo, y el fiscal del Santo Oficio y su alguacil mayor sobre la visita de una nao bretona que había llegado al puerto de las Isletas.⁷ Por esas mismas fechas, se procesa al alcalde de Santa Cruz de Tenerife, Juan Cabrera, el alcaide de la fortaleza de S. Cristóbal, Pedro de Ocampo, y el alguacil del puerto, Juan Prieto, por haber autorizado a la tripulación de una embarcación flamenca a desembarcar en tierra antes de la visita pertinente.⁸ Con toda seguridad, estos incidentes, y probablemente alguno más, provocaron las quejas del tribunal canario, que debieron de llegar hasta la Corte, pues en 1576 Felipe II expidió una cédula en la que mandaba al gobernador de la isla de Gran Canaria

que siempre que viniere algun navio o navios a los puertos de la dha yslla aviseis a los dhos ynquisidores para que en su nombre envíen persona que juntamente con vos o la que vos inviaredes visite por su parte los tales navios por lo que toca a la fe y ala Inquisicion [...]

y que solamente si después de avisarle se dilatan pueda visitar los navíos en lo que toca a las armas y el contrabando.⁹

Curiosamente, será esta orden y no el acuerdo de 1579 entre el Consejo Real y la Suprema la que citen constantemente los inquisidores canarios como principal valedora de sus intereses frente a las pretensiones de las demás autoridades cuando éstas intenten realizar sus visitas en

primer lugar. De esta manera, el orden de las visitas quedaba establecido de la siguiente manera: primero la salud, luego la inquisición y después la guerra, tal y como señalan en un documento muy posterior aunque inicialmente parece ser que precedía incluso a la de la salud, según su propia versión.¹⁰ En virtud de la orden de 1576, el inquisidor Ortiz de Funes mandó al año siguiente

se notifique a los almojarifes desta ciudad que no abran ni consientan abrir cofre ni fardo de mercaderia donde quiera que vinieren asi despaña portugal y de otra qualquiera parte de francia o flandes o inglaterra y de qualquiera parte de ytalía sin que avisen primero a este santo officio para que de aquí vaya persona que los visite por el lo qual guarden y cunplan son pena de excomunion y de dozientos ducados [...]¹¹

Sin embargo, a pesar de las amenazas del tribunal y de las penas que supuestamente se impondrían en caso de incumplimiento, parece que no surtieron ningún efecto, pues en 1594 volvió a surgir el conflicto, esta vez con el gobernador de Tenerife.¹²

Aunque para el Seiscientos la documentación es dispersa y esporádica en el tiempo, algunos elementos nos llevan a pensar que las aguas no retornaron a su cauce, más bien se volvieron tormentosas debido al incremento del tráfico naval merced al comercio vinícola, entre otros motivos. En 1633 se produjeron nuevas tensiones, esta vez en las dos islas principales: Tenerife y Gran Canaria. Así, en abril de ese año se desarrollan unas testificaciones en Santa Cruz de Tenerife a Diego de Rocha, alguacil y guarda de dicho puerto, para comprobar si era cierto que, al llegar un navío procedente de Londres, el juez de contrabandos, el licenciado Gaspar Martínez de Castro, la había visitado primero sin dar aviso al comisario del tribunal. Posteriormente, en agosto, se produjo una situación similar, esta vez en el puerto de las Isletas. Así, Francisco Pérez, alguacil del contrabando de Gran Canaria, fue a visitar una saetia francesa que había arribado aunque “bien savia que no la avia visitado la Inqq^{on} [...]”.¹³ El tribunal se limitó a recordar al juez de contrabando de Tenerife que no visitase las embarcaciones hasta que se realizase la de la Inquisición so pena de excomunióon y multa de doscientos ducados.

Si bien la mayoría de los conflictos se producen con los funcionarios que se encontraban en los puertos de Gran Canaria y Tenerife, ello no quiere decir que no se extendiesen a otras islas. En 1654 el tribunal enviaba un mandamiento al sargento mayor de Lanzarote para que no tocara nada de las embarcaciones que llegasen a esa isla sin que antes fuese revisada por el comisario del mismo.¹⁴

A pesar de los intentos del Santo Oficio canario por establecer su autoridad, lo cierto es que las autoridades civiles procuraban, en la medida de las circunstancias, minar la prerrogativa de aquél, concedores de la protección, y en muchas ocasiones alentados también de la que contaban respecto al capitán general. Por ello, a finales de la década de 1660 los inquisidores se vieron obligados a redactar una misiva al conde de Puertollano porque

el mro de campo don christoval de ponte suarez a cuyo cargo parece estar el gobierno de las armas de dho lugar [Garachico] quiere introducir el que se hagan las visitas de dhos navios por la guerra primero q por la Inqq^{on} y puede ser que mañosamente aya hecho alg^a sin siençia ni pasiencia del tribunal ni de su comis^o que recide en dho lugar [...] q aviendo llegado un navio ingles a dho puerto dho mro de campo invio a

llamr el mre del con un alguasil p^a hazer dha visita en su casa sin avisar ni aguardar a q fuese visitado por dho comisario [...]

por lo que solicitaban al capitán general que se lo hiciera saber al Maestre de campo para que no contraviniese lo ordenado y respetase el orden establecido.¹⁵

A pesar de los esfuerzos del tribunal, esta tónica continuará durante el siglo XVIII, prueba evidente de que los mandatos del mismo se incumplían. En 1706, el fiscal D. Diego Francisco de Carvajal presentaba un escrito en el que denunciaba la situación persistente y que además se desembarcaban fardos y otras cosas sin dar cuenta. La postura de los inquisidores no pasó de la consiguiente notificación a los jueces de contrabando y almojarifes y demás personas que no contraviniesen la orden.¹⁶ Que no se produjo una transformación en las circunstancias lo demuestra que, al menos durante la primera mitad del Setecientos, siguieron ejecutándose autos y avisos, como el envío de la anterior orden al administrador y guarda de la aduana de Santa Cruz de Tenerife en 1733 o los autos realizados contra el administrador de la aduana de La Palma en 1743 por entregar los fardos sin haberse hecho la visita de la fe.¹⁷

Sin embargo, parece que a mediados de este siglo el Santo Oficio debió admitir con resignación que su autoridad no era la de antaño y que no podía imponer su prerrogativa. Esto es lo que se desprende de la correspondencia mantenida con la Suprema. Así, en 1755 se señala que la costumbre en Santa Cruz de Tenerife era que después de la visita a bordo del capitán de mar acudiese el capitán de la embarcación a cumplimentar al capitán general y luego venir con el cónsul a hacer la visita de la Inquisición. En 1787, en Las Palmas el procedimiento consistía, tras la visita a bordo de Sanidad, en que el capitán de la embarcación venía a tierra con el capitán de mar y el cónsul e iban a casa del gobernador de armas y, si era hora de despacho, al Tribunal de la Inquisición y si no a la casa del inquisidor donde recibía el juramento. Este sistema pervivió hasta comienzos del siglo XIX con la única variación del ministro del tribunal que tomaba la declaración.¹⁸

De esta manera, se produjo el reconocimiento oficioso de la incapacidad del tribunal de imponer su voluntad, forzado en gran medida por la decadencia en que se encontraba el mismo desde principios de la centuria. Y es que los almojarifes y administradores de las aduanas sabían perfectamente que contaban con la aquiescencia de sus superiores, no digamos ya de aquellos que por su cargo pertenecían al fuero militar, como los castellanos de fortalezas o los encargados de la vigilancia de los puertos, que aprovechaban ese hecho para escapar de la jurisdicción inquisitorial. El Santo Oficio no pasó, tal vez porque no quiso ni pudo, de ir más allá de las amenazas de multa (generalmente estipuladas en doscientos ducados) y excomuniación mayor que, por lo que sabemos, no llegó a aplicarse nunca, lo que explica en buena medida la actitud beligerante de aquellos que debían avisarles de la llegada de navíos extranjeros. Es, por ello, por lo que se vieron abocados a intentar, por los medios a su alcance, evitar la debacle aun reconociendo que sus esfuerzos eran inútiles y que, a la larga, acabarían por aceptar la situación que *de facto* se venía produciendo desde finales del siglo XVI.

LA LUCHA POR EL COBRO DE DERECHOS POR LA VISITA

El otro frente con el que tuvo que luchar el Tribunal de la Inquisición fue los mercaderes y capitanes de navíos en lo concerniente a la percepción de derechos por las visitas. Desde la instauración del sistema, este asunto dio lugar a numerosas quejas en diversos lugares, tanto de la Península como desde las Islas, las cuales llegaron a la Suprema que se vio obligada a

prohibir la percepción de derechos en 1606.¹⁹ No obstante, al igual que en otras materias, la lejanía y el anhelo de muchos ministros del tribunal por la obtención de unos ingresos más o menos abundantes y fácilmente accesibles propiciaron su incumplimiento, máxime en un territorio tan fragmentado como el Archipiélago, en el que los comisarios y ministros disponían, en ocasiones, con bastante autonomía.

Aunque se habían originado roces con anterioridad, el primer gran conflicto se produjo en 1636. En ese año, un grupo de seis mercaderes ingleses afincados en la isla de Tenerife – Enrique Ysan, Juan Lamber, Marmaduke Rawdon, Juan Shiqley, Roberto Grove y Matheo de Ynquinson– presentó un escrito ante la Suprema quejándose de que, cuando desembarcan sus mercaderías en el puerto de Santa Cruz de Tenerife y vienen los ministros para hacer la visita,

no quieren visitar mas q las mercaderias de un mercader pudiendo visitar y despachar las de siete u ocho mercaderes q en ocasión sucede estar todas juntas en dha aduana lo qual hacen a causa de los derechos excessivos q lleban [...] ocho ducados pudiendo en medio dia y mucho menos bajar visitar todas las mercaderias que hallaren y estuvieren en la dha aduana [...]

denunciando al mismo tiempo otras triquiñuelas que realizaban los ministros como el visitar únicamente las mercaderías de un mercader para luego volver al día siguiente y visitar las de otro mercader pudiendo realizarlas conjuntamente, para de esta manera cobrar los derechos dos veces.²⁰

La Suprema debió de escribir al tribunal canario pues, en ese mismo año, el inquisidor Francisco Manso Dávila envió una carta al comisario de La Laguna en la que se le informaba del escrito de los mercaderes ingleses. A la vez, le ordenaba

porq conbiene remediar los excesos q en esto viniere de man^a q nadie tenga ocasión de sentimiento de ministros [del] santo off^o y q tan libres deven vivir de todo gene^o de codicia q con todo recato y secreto se averigüe lo q en esto pasa examinando todos los testigos q de ello puedan tener noticia asi mercaderes como vecinos del puerto de sancta cruz y oficiales del aduana [...]

El asunto tenía un fondo de cierta gravedad debido a varios factores que coincidían en ese momento. En primer lugar, el reciente conflicto entre Inglaterra y España, concluido en 1630, había dejado sentir sus efectos en las Islas, especialmente en la de Tenerife, donde la comunidad inglesa tenía su principal residencia. En segundo lugar, no cabe duda de que la participación del tribunal de la Inquisición en algunos embargos y prisiones realizadas a mercaderes ingleses durante dicho episodio dejó tras de sí una sensación de malestar, aunque aquéllas finalmente quedasen en nada.²¹ Por último, y en tercer lugar, la relevancia de los firmantes del escrito, entre los cuales se hallan nombres y personajes que controlaban en gran medida el comercio vitícola, base de la economía canaria y tinerfeña de este período.²²

El cuestionario remitido desde Las Palmas incluía cinco preguntas: si saben si luego que los extranjeros piden visita bajan a ella los ministros sin hacerlos detener ni esperar; si saben qué derechos llevan cada uno de los ministros de cada visita por la ocupación de ir y volver en un día; si saben que además de los derechos piden alguna cosa graciosamente a los dueños de navío y mercaderes o si les dan de comer a su costa; si saben que estando ya en dicho puerto y aduana les piden las visiten pues se hallan allí y no lo quieren hacer diciendo volverán otro

día y que es por multiplicar los derechos; y si saben que del exceso en esta materia ha habido y hay escándalo y murmuración contra los dichos ministros. Como se puede apreciar, el tribunal no quería dejar cabos sueltos pero a través del mismo se deja traslucir la preocupación de que las acusaciones tuviesen un fondo de certeza y que los excesos de los ministros hayan puesto a los mercaderes y buena parte de la sociedad tinerfeña en contra del tribunal.

Es por ello por lo que las testificaciones efectuadas y recogidas por el comisario de La Laguna resultan muy interesantes por cuanto aportan datos reveladores sobre las visitas. Los testigos que aparecen en las informaciones son doce; entre ellos, destacan los mercaderes ingleses Thomas Colins, Roberto Breton y Marmaduke Esquirol, así como vecinos del puerto de Santa Cruz de Tenerife y de la Orotava.²³ De sus declaraciones se pueden sacar diversas conclusiones que vamos a desarrollar por partes. En lo que atañe a la primera pregunta parece que existe una cierta unanimidad en que los ministros bajan a la mañana siguiente de ser solicitadas las visitas. Sin embargo, es la segunda pregunta la que ofrece los datos más interesantes. Buena parte de ellos confirman la cantidad que llevan pero Roberto Breton es más explícito:

los dhos ministros lleban treynta y ocho r^s por cada visita que hasen yendo de esta ciudad [La Laguna] a el puerto de santa cruz y de el lugar de la orotava por ir a el puerto que es media legua de camino lleban veynte y quatro r^s con titulo de la visita y de gasto de los caballos y comida siendo asi que muchas beses bajan a las visitas despues de comer [...] y que no pagandolos les amenassan los dhos ministros les pondran en la carsel por los dhos derechos [...]

De esta declaración se pueden extraer varios hechos. En primer lugar, no existe una cantidad uniforme por la visita, pues ésta depende del puerto y de la distancia del lugar de residencia de los ministros, dato que confirma Roldan de Aroldo, vecino de La Orotava, al señalar que en dicho lugar llevan de derechos ocho reales cada ministro (24 en total). En segundo lugar, la queja por el pago de esas cantidades al apuntar que muchas veces hacen la visita después de comer. En tercer lugar, la existencia de amenazas por parte de los que realizan las visitas para cobrar dichas cantidades cuando los capitanes de navío o los mercaderes se niegan al pago. Pero este mercader no es el único que ofrece datos reveladores sobre esta pregunta. El familiar del Santo Oficio, Antonio Rodríguez, apunta

que a los prinsipios se les daba de comer a los dhos ministros y cavallos y nos les daban dinero mas que despues que fue comisario el doctor machado se introdujo el darles los treynta y ocho r^s por la comida y caballos [...]

Este hecho es confirmado por Manuel González, vecino de Santa Cruz de Tenerife y que había sido guarda del puerto en tiempos del doctor Machado. Este testigo aporta más datos al señalar que al inicio comían en su casa y les daban dos ducados y seis tostones para la comida y los caballos pero que, a partir del período en el que estuvo el doctor Machado, sólo pedían el dinero.

Sobre la cuestión de si lo ministros pedían algo a los capitanes y maestros de los navíos, la mayoría de los testigos reconocen no saber nada. Sin embargo, Marmaduke Esquirol señala que “a este t^o le an pedido el comisario y el alguasil que sy ay alguna cosa de regalo como algun queso o bacallaos les de alguna cosa y que lo mismo bio se hisso con los maestros de los nabios [...]”, de lo cual se puede deducir que, si bien no se trata de una costumbre

extendida, sí que ocurría en determinadas ocasiones. A las dos últimas preguntas, uno de los testigos, en concreto Pedro Perel, señala que a veces hay tres o cuatro navíos y que sólo despachan uno “y algunas besses pudieran en aquel dia despacharlos y lo dejan para el otro dia bolber al dho puerto [...]” y que, como consecuencia de todo ello, es verdad, público y notorio que existe escándalo y murmuración contra la actitud de los ministros.

Como se puede comprobar, los temores del tribunal estaban fundados y las testificaciones habían confirmado los excesos que los ministros ejercían al realizar las visitas de fe de los navíos. No obstante, el Santo Oficio se encontraba atrapado entre las quejas de los mercaderes extranjeros, que habían demostrado llevar gran parte de razón, y castigar a los ministros del mismo, con lo que les dejaría en evidencia en futuras situaciones en las que tuviesen que ejercer su jurisdicción. Es por ello por lo que probablemente los inquisidores se limitaron, por auto de 9 de junio de 1636, a reprender a dichos ministros y representantes pues, al bajar a hacer las visitas, lo hagan “sin diferirlo a otro guardando la forma q para dha visita esta dada [...]” y que, teniendo que visitar mercaderías de diferentes dueños, las visiten todas aunque solo les haya llamado uno

y q por la ocupacion y trabajo de esta visita y gasto de los cavallos no lleven mas derechos de los q se acostumbra q son treinta y seis R^s a cada ministro sin otro emolum^{to} no cosa alg^a los quales dhos treinta y seis Rs se ayan de repartir y repartan prorrata entre los dueños de las mercaderias q se visitaren pagandolos el q pidio la visita a los dhos ministros y cobrando para si de los compañeros lo q cada uno tocara [...] y que no pidasn regalos ni cosas de comer [...]

A pesar de los intentos de los inquisidores, las aguas no volvieron a su cauce y los abusos continuaron cometiéndose por parte de los ministros que realizaban las visitas a las embarcaciones. Frente a los excesos permanentes de los delegados inquisitoriales, muchos optaron por la resistencia, bien de manera personal bien alentados por connacionales.²⁴ El pago en algunos casos fue la prisión, como le sucedió al inglés Juan Theatton quien, en 1674, fue encarcelado por no querer pagar los derechos no recuperando la libertad hasta que así lo hizo.²⁵ La insistencia de los ministros por cobrar los derechos y los intentos infructuosos por evitarlos provocaron nueva queja a las altas instancias que se produjo en torno a 1674 o 1675. Este año, la Suprema remitía copia al tribunal canario de un memorial enviado a ese Consejo por el cónsul inglés y los mercaderes sobre esta materia y se solicitaba a los inquisidores que informasen “el estilo que ay en esa Inq^{on} de hazer las visitas de navios y de que tpo a esta parte, a que ministros se han encargado y encargan, que cantidad de derechos se lleban en cada una, en que moneda y la que percive cada uno de los Ministros ...” así como de lo que había ocurrido para que se produjese la queja por parte de estas personas.²⁶

No tenemos constancia de la contestación de los inquisidores y de las consecuencias que pudo tener sobre aquéllos, pero no es hipotético aventurar que la situación siguió siendo la misma a pesar de las reiteradas quejas de los mercaderes extranjeros, fundamentalmente ingleses. Por citar un caso que ilustra a la perfección el continuismo y la indefensión en la que se hallaban los capitanes de navío y/o mercaderes, en 1715 el comisario y el notario del Santo Oficio de la isla de Lanzarote reclamaron quinientos reales en ropas y géneros al capitán del navío francés *San Luis* con el pretexto de la visita de navío. El dato irónico lo aporta el hecho de que los secretarios del tribunal expidieron certificación de cómo era costumbre que, al realizar la visita de los navíos por los ministros y comisarios, no se llevasen derechos algunos por razón de la misma.²⁷ Y es que la situación pervivió hasta finales del siglo XVIII, tal y como

lo demuestra la larga lista de casos que se produjeron a lo largo de esa centuria y que no vamos a desarrollar para evitar reiteraciones.²⁸

CONCLUSIONES

A la vista de lo expuesto se puede deducir, tal y como señalamos al comienzo, que las visitas de navíos supusieron una fuente de problemas para la Inquisición canaria. Es verdad que la mayoría de ellos no eran graves y no pasaban más allá de las quejas ante la Suprema o la Corte, tanto por cuestiones de jurisdicción como por los abusos continuados por la percepción de derechos, por parte de los agraviados. Sin embargo, constituían una constante erosión de la autoridad inquisitorial por cuanto suponía bien un enfrentamiento frontal o bien un soslayamiento de la misma, en el caso de las cuestiones jurisdiccionales; así como una publicidad negativa de las acciones del Santo Oficio ya fuese en las Islas como en el exterior, motivada por las quejas de los extranjeros.

Lo cierto es que el tribunal canario no quiso o se vio incapaz de encontrar una solución a estos conflictos. Por un lado, dependía de los ministros que formaban su red de información y presencia física en el resto de resto del Archipiélago y probablemente los inquisidores decidieron obviar los abusos de autoridad a cambio de que éstos no se excediesen en demasía para poder seguir contando con esa tupida trama de servidores que les era fundamental para otras cuestiones. Por otro lado, el tribunal no estaba dispuesto a cejar en lo que consideraba su autoridad en la realización de las visitas porque consideraba, y tal vez con razón, que podía ser el primer paso para la posterior concesión en otras materias y que, por tanto, no se podía consentir en ceder so pena de perder otras prerrogativas. El hecho de que las conflictivas situaciones perviviesen durante más de doscientos años no es sino una demostración del empeño de unos y otros por inclinar la balanza a su favor y el poco interés por llegar a una situación conciliadora.

NOTAS

- ¹ En Rumeu De Armas, Antonio, *Canarias y el Atlántico*, Madrid, 1991, t. I, p. 318.
- ² Sobre esta materia, *vid.* Lea, Henry C., *Historia de la Inquisición española*, Madrid, 1983, vol. III, p. 320-330.
- ³ Contreras, Jaime, *El Santo Oficio de la Inquisición de Galicia. 1560-1700*, Madrid, 1982, pp. 151-157.
- ⁴ Brito González, Alexis D., “Visitas de navío en el Tribunal de la Inquisición de Canarias en el siglo XVI”, *Vegueta n° 3*, 1997-1998, pp. 89-100.
- ⁵ Brito González, Alexis D., art. cit.; Torres Santana, Elisa, “Visitas de navíos extranjeros en Canarias durante el siglo XVII”, Las Palmas de GC, *V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)*, 1985, t. IV, pp. 424-444; González De Chavez Menéndez, Jesús, “Las visitas de navío en el Tribunal de la Inquisición de Canarias. Siglo XVIII”, Las Palmas de GC, *VII Coloquio de Historia Canario-Americana (1986)*, 1990, t. II, pp. 713-732.
- ⁶ Fajardo Spínola, Francisco, “La vigilancia del mar. La Inquisición canaria y las visitas de navío”, *Anuario de Estudios Atlánticos n° 49*, 2003, pp. 87-124.
- ⁷ A.M.C., Fondo Inquisición CLXXI-17 (1575/Noviembre/10).
- ⁸ Citado en Rumeu De Armas, A., *op. cit.*, t. I p. 602. Según este autor, por el mismo motivo fueron procesados, además del citado Diego de Melgarejo, el gobernador D. Martín de Benavides en 1582 y el regidor Fabián Viña en 1580.
- ⁹ A.M.C., Fondo Inquisición Sin Catalogar (1576/Agosto/8).
- ¹⁰ Así lo señalan en una carta al conde de Puertollano en la década de 1660 al apuntar que “esta mandado que las visitas de los navios estrangeros q llegasen a los puertos de estas yslas se hagan por los ministros del s^{to} officio despues de la de la salud antes que de la guerra ni otra cosa alguna [...] que antecedentem^{te} precedía a la de la salud [...]”. A.M.C., Fondo Inquisición CXXXII-27 (s.f.). Lea señala que posteriormente las de sanidad y guerra se combinaron bajo la designación de almirantazgo añadiéndose la visita del comisario de la Inquisición. Lea, Henry Ch., *op. cit.*, vol. III, p. 321. Sin embargo, a tenor de la documentación consultada, como veremos a continuación, parece que en Canarias esta unión no llegó a realizarse y se mantuvo la distinción.
- ¹¹ A.M.C., Fondo Inquisición Sin Catalogar (1577/febrero/22).
- ¹² Brito González, Alexis D., art. cit.
- ¹³ A.M.C., Fondo Inquisición CXXXI-29. Justo poco antes, en 1631, se procesó al corregidor y capitán a guerra de Tenerife por impedir con insultos la visita de un navío extranjero fondeado en Santa Cruz de Tenerife, aunque este proceso se suspendió por fallecimiento del mismo en 1632. Citado en Cioranescu, Alejandro, *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Sta. Cruz de Tenerife, 1977, t. II, nota 188.
- ¹⁴ A.M.C., Fondo Inquisición CLXII-3.
- ¹⁵ A.M.C., Fondo Inquisición CXXXII-27 (s.f.).
- ¹⁶ A.M.C., Fondo Inquisición CLXI-25 (10/Julio/1706).
- ¹⁷ A.M.C., Fondo Inquisición LXXXV-9.

- ¹⁸ Cit. en González de Chávez Menéndez, Jesús, art. cit.
- ¹⁹ Según la Carta acordada de 10 de noviembre de 1606. Citado por Contreras, Jaime, *op. cit.*, pp. 151-157.
- ²⁰ Todo este asunto se encuentra recogido en un mismo expediente. A.M.C., Fondo Inquisición CLXIII-66.
- ²¹ Sobre los efectos del conflicto hispano-inglés de 1626 a 1630 en Canarias, *vid.* Fajardo Spínola, Francisco, “Comerciar con el enemigo: Canarias y la guerra contra Inglaterra (1625-1630)”, Las Palmas de GC, *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana (1998)*, 2000, pp. 1927-1944.
- ²² El papel jugado por algunos de estos individuos, como Enrique Ysham o Marmaduke Rawdon, dentro de la comunidad inglesa residente en Canarias así como en el comercio del vino es fundamental. Para un acercamiento al tema, *vid.* Guerra Cabrera, Juan Carlos, *Un mercader en Tenerife en el siglo XVII. Biografía de Marmaduke Rawdon*, Sta Cruz de Tenerife, 1994; Rodríguez Yanes, José Miguel, *Tenerife en el siglo XVII. Tensiones y conflictos en la segunda mitad de la centuria*, Sta Cruz de Tenerife, 1992.
- ²³ Los testigos son: Pedro Perel, mercader francés; los ya señalados Thomas Colins, Roberto Breton y Marmaduke Esquiél, mercaderes ingleses residentes en La Laguna; el licenciado Joaquín Romero de Céspedes, clérigo que ha asistido en el puerto de Sta. Cruz de Tenerife; Roldán de Aroldo y Jofre Andres, vecinos de la Orotava; Antonio Rodríguez, familiar del Santo Oficio; Juan Yanes Abad y Cristóbal Solís, almojarifes que fueron del puerto de Sta. Cruz de Tenerife; Manuel González, vecino de Sta. Cruz de Tenerife y que fue guarda de ese puerto; y Gaspar Díaz, vecino de Sta. Cruz de Tenerife.
- ²⁴ En 1660 el tribunal inició unos autos contra Leonardo Clerque, cónsul inglés en Tenerife, por instigar a a los capitanes de cuatro navío que habían llegado al Puerto de la Cruz para que no pagasen la visita del tribunal. A.M.C., Fondo Inquisición XCIX-15.
- ²⁵ A.M.C., Fondo Inquisición CLXXIV-70.
- ²⁶ (A)rchivo (H)istórico (N)acional, Inquisición Libro 600 fol. 197 rto-vto (1675/Julio/3).
- ²⁷ A.M.C., Fondo Inquisición CLXXVI-127 y 199 (1715, 1716).
- ²⁸ Varios de ellos son reflejados en el estudio de J. González de Chavez Menéndez sobre las visitas de navío en el siglo XVIII y el de F. Fajardo Spínola sobre este tema por lo que omitimos su desarrollo en profundidad.