

LA VIGILANCIA DEL MAR: LA INQUISICIÓN CANARIA Y LAS VISITAS DE NAVÍOS

POR

FRANCISCO FAJARDO SPÍNOLA

Una R.C. de 9 de octubre de 1558 ordenaba a las Justicias y a los comisarios del Santo Oficio reconocer las mercancías traídas por los barcos que llegasen a puerto, para ver si venían libros prohibidos¹. Éste fue el principio de la puesta en marcha de uno de los mecanismos de control con que la Inquisición contó hasta el final del Antiguo Régimen, que le permitió conocer los movimientos de los extranjeros, su procedencia, la carga de los navíos, quiénes venían a bordo, etc. Su conexión con el descubrimiento de los núcleos protestantes de Valladolid y Sevilla, lo mismo que con todas las medidas de cierre y «tibetanización» del país parece evidente, aunque Pardo Tomás afirma que desde 1553 ya había el Consejo establecido el modo de realizar «la Visita de los Vajeles que vienen a los puertos»².

¹ Archivo Histórico Nacional (A.H.N.), Inquisición (Inq.), lib. 248, f. 88. Acerca de su envío a las autoridades canarias, ver A. RUMEU DE ARMAS, *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales contra las islas Canarias*, Madrid, 1991², t. I, p. 318.

² J. PARDO TOMÁS, *Ciencia y censura. La Inquisición española y los libros científicos en los siglos XVI y XVII*, Madrid, C.S.I.C., 1991, p. 30. En el Apéndice reproduce (pp. 370-372) la *Instrucción* (A.H.N., Inq. lib. 1259, ff. 194v-195v), cuyo original no hemos consultado, pero que nos suscita ciertas dudas, por cuanto en la misma aparecen algunos puntos que no

Las visitas realizadas por la Inquisición a los navíos han sido muchas veces nombradas, en obras generales y particularmente en las que tratan de la Inquisición, especialmente cuando se habla de la impermeabilización de las fronteras frente a las ideas foráneas y a su principal vehículo de transmisión, los libros. Pero han sido, sin embargo, muy poco estudiadas. Apenas podemos encontrar algunas páginas dedicadas a esta materia en autores como Lea, Contreras y el mencionado Pardo Tomás³. Posiblemente sea en Canarias donde se haya prestado mayor atención a este tema, sin duda porque se ha conservado una documentación —singularmente, las actas de las visitas— que parece haber desaparecido de otros lugares⁴. No obstante lo cual creo que no está todo dicho, sino que cabe, y hasta es necesario, intentar una mirada de conjunto, desde el XVI al XIX, una sistematización del modo en que las visitas se hicieron, a lo largo del tiempo, una profundización en los conflictos y reacciones que suscitaron, así como una reflexión acerca de las fuentes mismas y sus posibilidades de utilización.

Inquisidores, comisarios y testigos diversos repetirán en Canarias, en diferentes momentos, que las visitas de navíos se realizaban «desde que se fundó esta Inquisición», lo que es cierto si se toma como referencia la plena organización de la misma a partir de 1568. La primera acta conservada de una visita de navío es de 1570⁵, aunque sin duda las hubo anteriores, y la

pueden ser anteriores al siglo XVII: «vajeles de ingleses y escoceses vasallos del Rey de Inglaterra...».

³ H. CH. LEA, *Historia de la Inquisición española*, Madrid, F.U.E., 1983, t. III, pp. 320-330; J. CONTRERAS, *El Santo Oficio de la Inquisición de Galicia (poder, sociedad y cultura). 1560-1700*, Madrid, Akal, 1982, pp. 151-156, y de nuevo en J. PÉREZ VILLANUEVA y B. ESCANDELL BONNET (dirs.), *Historia de la Inquisición en España y América*, Madrid, B.A.C., 1984, t. I, pp. 760-763; J. PARDO TOMÁS, *op. cit.*, pp. 29-33.

⁴ E. TORRES SANTANA, «Visitas de navíos extranjeros en Canarias durante el siglo XVII», *V C.H.C.A. (1980)*, Las Palmas, 1982, t. IV, pp. 427-454; J. GONZÁLEZ DE CHÁVEZ MENÉNDEZ, «Las visitas de navíos en el tribunal de la Inquisición de Canarias. Siglo XVIII», *VII C.H.C.A. (1984)*, Las Palmas, 1986, t. II, pp. 713-732; A. BRITO GONZÁLEZ, «Visitas de navío en el Tribunal de la Inquisición de Canarias en el siglo XVI», *Vegueta*, núm. 3 (1997-1998), pp. 89-100.

⁵ Santa Cruz de La Palma, 9-X-1570, Archivo del Museo Canario

última de 1798, aunque sabemos que continuaron realizándose en años posteriores. En contra de lo que se ha afirmado o insinuado para otros tribunales, aquí podemos asegurar que las visitas duraron hasta el final del Antiguo Régimen.

Como suele suceder a menudo, también en este tema nos encontramos con que son los roces y conflictos con otras jurisdicciones, o las protestas de los perjudicados, los que nos hacen conocer el sistema establecido, así como los eventuales abusos o irregularidades. De ese modo, parece que el obispo de las islas pretendió tener en sus manos las visitas de navíos, como se desprende de dos cartas del Tribunal de Canarias, en 1570, en las que pide al Consejo el envío de una Real Cédula «para que —se lee en la respuesta de la Suprema— el obispo ni su provisor ni vicario no se entremetan a visitar los navios de extranjeros que vinieren a esas yslas sino que libremente vos y los comisarios que para ello nombraredes los visiteis»⁶. No parece que el obispo cediera fácilmente, pues fue necesaria su reiteración⁷.

No volvería a haber problemas con la autoridad eclesiástica por las visitas de navíos. Pero sí con otras, y muchos, lo que se enmarca en la continua, y a menudo mencionada, conflictividad interjurisdiccional característica del Antiguo Régimen, nacida tanto del encabalgamiento de competencias como de la disputa de espacios de poder, del corporativismo y del modo puntilloso en que cada uno defendía su terreno y su imagen. En el asunto que nos ocupa, resulta enteramente comprensible que surgieran frecuentes litigios, si atendemos a la circunstancia de que el control de los barcos que llegaban a puerto incumbía de modo

(A.M.C.), Inquisición (Inq.), CLXIX-28. A. BRITO GONZÁLEZ, *op. cit.*, p. 90, escribe que la primera visita de la que hay constancia en Canarias es la realizada en Santa Cruz de Tenerife el 17-VI-1564, pero creemos que esa visita tuvo lugar, en realidad, en 1574, A.M.C., Inq., 12-33.

⁶ A.H.N., Inq., lib. 577, carta del Consejo al Tribunal (C/T) de 23-I-1571.

⁷ Por R.C. de 15-I-1576 se recordaba al obispo de Canarias que tocaba al inquisidor de Canarias y a sus comisarios visitar los navíos extranjeros, como estaba ordenado, «e aora somos informados (...) se lo aveis impedido y impedis, sobre lo qual aveis procedido con censuras contra los que venían en los dichos navíos, mandándoles so graves penas que no obedescan el mandamiento de dicho Inquisidor...», en A.H.N., Inq., leg. 2367, carta de T/C 7-IV-1620.

coincidente a distintas instituciones, por razones diferentes: salud, guerra, contrabando y fe. Ya en 1569 el gobernador de Gran Canaria, Pedro Rodríguez de Herrera, debió hacer valer sus competencias en lo que se refería a las visitas de navíos⁸. Pero fue en 1575 cuando surgió el primer incidente serio, que conocemos, al chocar, en el puerto de las Isletas, el gobernador de Gran Canaria, Diego Melgarejo, y el fiscal del Santo Oficio, Joseph de Armas, de armas tomar como es sabido⁹. Habiendo coincidido en la playa, el gobernador invitó al fiscal a que fuesen juntos a visitar un barco que había llegado, lo que Armas rechazó. Melgarejo visitó entonces, él solo, la nave, y respondió a las amenazas e increpaciones del fiscal llevándose el preso¹⁰. El caso llegó a la Corte, donde por una R.C. de 8 de agosto de 1576 se resolvió que las visitas se hiciesen al mismo tiempo por el gobernador y por la Inquisición, «y que en caso de no estar prontos —los ministros del Santo Oficio— visitase el Gobernador por lo tocante a las armas y cosas de contrabando, sin entrometerse en la visita de fe»¹¹. El Consejo de la Inquisición no había visto en ello inconvenientes:

«antes entendemos se hará con más autoridad la visita, y si os parece que de hacerse así pueden resultar algunos nos avisareis dellos, porque aquí no se representa ninguno, entrando todos juntos y no dando lugar a que el dicho gobernador entre primero que los oficiales de ese Santo Oficio, porque desto podrían resultar algunos»¹².

Los inquisidores de Canarias respondían que no se podía mantener el secreto necesario, tanto más cuanto que el gobernador entraba en los barcos con escribano, alguacil y criados, para hacer la visita en forma, y, siendo los navíos por lo común pequeños, sería inevitable estorbarse y llegar a roces. Les pare-

⁸ RUMEU, *op. cit.*, t. I, p. 319.

⁹ L. A. ANAYA HERNÁNDEZ y F. FAJARDO SPÍNOLA, «Oposición a la Inquisición, conflictos y abusos de poder a fines del siglo XVI (las visitas de inspección a la Inquisición canaria)», en *El Museo Canario*, 1985-1987, *Homage to don José Miguel Alzola*, pp. 217-235.

¹⁰ A.M.C., Inq., CLXXI-17.

¹¹ A.H.N., Inq., leg. 1833-30, f. 69.

¹² A.H.N., Inq., lib. 578, f. 377, carta C/T de 10-III-1576.

cía mejor que el gobernador esperase en tierra a que el Santo Oficio concluyese, y mantener las visitas separadas, porque, si los oficiales de la Justicia tomaran algo de las arcas y baúles del capitán y tripulación, «publicarían no solo aquí, sino en sus tierras» que habían sido los ministros de la Inquisición¹³.

No quedaba claro si habían de preceder las visitas de salud, es decir, la comprobación, realizada por la justicia y regimiento de cada isla, acerca de si los tripulantes de los barcos estaban sanos y venían de zonas limpias de pestes. Una disputa surgida en Garachico nos informa tanto de esas diferencias como del procedimiento prescrito para la realización de las visitas. Por mandato del Tribunal se había advertido, mediante pregón, que ninguna persona tratase ni contratase con las gente de los navíos ni ellos saltasen a tierra antes de la vista de fe. Pero en 1580 Fabián Viña Negrón, alcalde de Daute, intentó, en su calidad de diputado de la salud, visitar un navío antes que Gaspar de Fonte, familiar del Santo Oficio encargado de tal cometido en Garachico. El alcalde insistía en que la visita de salud debía hacerse primero, y hasta amenazó al comisario con que, si entraba en el navío y éste venía de partes sospechosas en cuanto a la salud, podía ser que no lo dejase volver a tierra. Aceptaba el alcalde que fuesen juntos, pero Fonte insistía, cumpliendo órdenes, en hacer la visita primero. La Inquisición canaria se empeñaba en mantener su prelación¹⁴.

En la comisión dada a Gaspar de Fonte para que visitase cuantos navíos llegaran, nacionales o extranjeros, «como no sean de entre estas yslas», se establecía el modo de hacer la visita:

«... entrando en los dhos navios llevando con vos los familiares y personas que vos parecieren y uno con vara deste Santo Oficio y notario ante quien pase la dha visita, aveis de hacer abrir y ver todas las caxas de maestros y marineros y de qualesquiera otras personas que se pudieren abrir; y las que vinieren liadas y cofres y fardos de mercaderias q. se desembarcaren no se an de abrir en casa del almozarife ni en otra parte sin que vos o persona (...) se halle presente».

¹³ A.H.N., Inq., leg. 2363, carta T/C de 4-VIII-1576.

¹⁴ A.M.C., Inq., CXXXVIII-7 y 26.

La Instrucción que se insertaba junto con la comisión recogía las preguntas que debían hacerse a los que viniesen en los barcos: de dónde eran, cuántos, quiénes, adónde iban; a los extranjeros, si en el lugar de procedencia eran católicos, si lo eran los que venían a bordo, si traían libros, y si habían visto algo contra la fe mientras estuviesen en puerto. Debía llamarse a declarar a tres o cuatro personas, a ser posible las principales. Con los navíos de naturales no se harían las preguntas «tan es profeso», sino que, sabido de qué lugares habían partido, se les preguntaría si venía en el navío alguna persona sospechosa o forastera. Si los libros fuesen buenos, se devolverían; pero si se hallasen libros prohibidos, o dudosos, se les tomaría, y si fuese necesario, para proceder contra herejes, se incautarían las velas y pondría guardia a bordo¹⁵.

Desde arriba seguía insistiéndose en el mantenimiento del sistema de las visitas conjuntas, que parecía no satisfacer, en Canarias, a ninguna de las partes. Si el gobernador de Gran Canaria escribía al rey, en 1580, manifestando los inconvenientes que se seguían de tener que esperar a que los inquisidores enviasen a hacer la visita, éstos exponían de nuevo sus diferencias con la autoridad civil, pero el Consejo reiteró que cumpliesen lo dispuesto por el Rey¹⁶.

Esas visitas conjuntas posiblemente eran las de fe, de una parte, y de guerra y contrabando, por otra; pues parece que las visitas de salud, al menos en algunos puertos, se hacían antes que las del Santo Oficio, a juzgar por un auto del Tribunal, de 28-V-1583, para que se notificase a don Martín de Benavides, gobernador de Gran Canaria, y a los regidores y diputados de la salud, alcaides y guardas, que no detuvieran ni abrieran los papeles que viniesen para el Tribunal, so pretexto de salud, y que si hubiese sospecha se pasasen por vinagre y se entregasen¹⁷.

En una coyuntura de presión militar sobre las islas y de temor por la posibilidad de ataques enemigos se produjo la llegada al Archipiélago del primer Capitán General, don Luis de la Cueva y Benavides, quien intentó, por razones de seguridad, que

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ A.H.N., Inq., lib. 580, carta C/T de 7 de junio de 1581.

¹⁷ A.H.N., Inq., leg. 2364.

la visita de la guerra se hiciese antes que la del Santo Oficio, «por ser de tanta sospecha y el peligro que podría aver en aguardar que el S.O. visitase primero, sin ser visto ante todas cosas los pasaportes y gente que en los dhos navios viene..», pues «podría suceder alguna traicion en los puertos y fortalezas debaxo de las cuales dan fondo los dhos navios»¹⁸. Así lo practicó, al parecer, en Gran Canaria, y así ordenó hacer al corregidor de Tenerife, lo que dio lugar en 1594 a un nuevo conflicto, pues el inquisidor, don Claudio de la Cueva, respondió ordenando a los comisarios de Tenerife que visitasen los navíos antes que «el ordinario y la guerra». Una vez más, el Consejo exigió al inquisidor de Canarias que cumpliera lo que repetidamente se le había ordenado¹⁹.

En una Instrucción enviada por el inquisidor Pedro de Camino, en noviembre de 1600, al comisario de Garachico, se indicaba que la visita de Inquisición debía hacerse, en cuanto llegasen los navíos a puerto, antes de que la justicia ordinaria hiciese la suya, pero después de la que hacían los diputados de la salud para saber si el barco venía de partes apestadas, pues lo contrario sería peligroso para los ministros del Santo Oficio. Como el alcalde del lugar solía hacer la visita junto a la de los diputados de salud, se le advertía por el Tribunal, en carta dirigida a él, que no había de hacer la visita ordinaria en ese momento²⁰. Pero ni siquiera esta cuestión estaba ya resuelta. El Concejo de Gran Canaria presentó en la Corte en 1605, a través de procurador, una queja y petición relativa a que el Santo Oficio, de un año a esa parte, hacía su visita antes de que se hiciese la de la salud, tratando para ello con las tripulaciones, lo que resultaba peligroso, «de suerte que despues de mesclados y comunicados es de poca consideracion el hacer la dicha visita de salud», y era contrario a lo ordenado y acostumbrado: que después de la visita de salud se hiciese la del Santo Oficio, «el Audiencia para las ropas de contrabando y el governador por la

¹⁸ A.M.C., Inq., CLXVIII-47.

¹⁹ La Suprema reiteraba la R.C. de 8 de agosto de 1576, y lo que se había ordenado por cartas de 7-VI-1581, 23-IX-1593 y 26-I-1594. A.H.N., Inq., lib. 582, carta C/T de 8 de agosto de 1594.

²⁰ A.M.C., Inq., IX-18.

guerra». Según añadía el concejo, por haber dado licencia los jueces de la Audiencia a un navío apestado, sin las debidas precauciones, en el año de 1600 se había introducido la enfermedad que había assolado la ciudad²¹.

En realidad, las cosas empezaban a quedar claras sobre el papel, pero en la práctica surgían disputas, muy a menudo por la confusión que nacía de que, a veces, quienes hacían la visita de salud eran los mismos que hacían la de contrabando, e incluso la de la guerra. Así, en 1620 hubo en La Palma una contienda entre el teniente de gobernador de la isla y el comisario del Santo Oficio, porque éste pretendió realizar la visita de fe antes que la de salud. De las informaciones hechas se desprende que el comisario manipuló las instrucciones recibidas, pretendiendo «que el Teniente guardase en las visitas de salud lo mandado para las de la guerra, sin advertir la disparidad entre ellas»²². La costumbre era que, una vez hecha la visita de salud por el teniente de gobernador, o por los regidores diputados para ese cometido, se realizaba la visita de fe, y después «le toca otra vez a smrd. como tal teniente general el visitar segunda vez por si se traen cosas prohibidas (...) y que después desta segunda visita entra la de la guerra siendo tambien el navio extranjero». La visita de salud consistía en tomar declaración al maestre, piloto y algunos marineros «para averiguar e inquirir *coxido el viento* segun se acostumbra y se debe hacer», si venían de partes sanas, pidiéndoles los pasaportes que lo probasen. «Coger el viento» o «tomarles el barlovento» consistía, obviamente, en colocarse de modo tal que el viento soprase hacia los visitantes, y no al revés, de modo que no se recibiesen sus efluvios eventualmente contaminantes²³.

Resultaría prolijo referir todos los conflictos, choques y diatribas que en relación con este asunto hubo, y que prueban que el Santo Oficio, aunque había obtenido el privilegio de visi-

²¹ A.H.N., Inq., leg. 2366.

²² A.M.C., Inq., hojas sueltas núm. 4, 16. «Autos hechos para informar a la magd. del Rey nro. Sor. y SSrs. de sus supremos consejos Rl. y de la Sta Inqun. en la razon de la costumbre de visitar por la salud los navíos y de lo sucedido en la visita del navío francés...».

²³ *Ibidem*.

tar en primer lugar, después de la visita de salud, hubo de defenderlo con actitud vigilante y con la fuerza y la amenaza de procesos y excomuniones. En 1606 se quejaban los inquisidores de que el gobernador de Gran Canaria, Gerónimo de Valderrama Tobar, no cumplía lo ordenado, «lo q. resulta tanto más neces^o por la nueva comunicación con ingleses y escoceses»²⁴. «Donde yo estoy (...), Inqn. se ha de poner conmigo ni con mi ojo del culo», parece que dijo don Gerónimo Boquín Pardo (1631), corregidor de Tenerife, disputándole al comisario de La Orotava quién tomaba primero declaración a unos marinos²⁵. Dos años más tarde, es el juez de contrabandos, don Gaspar Martínez de Castro, quien, así en Santa Cruz como en Las Palmas, sube a bordo de un navío y le pone guardas antes de la visita de fe²⁶. En Las Palmas, en 1649, se produjo un nuevo choque con el escribano y alguacil que hacían la visita de contrabando en nombre de la Audiencia. El Tribunal del Santo Oficio los encarceló a ambos, por haberla realizado antes²⁷. Todavía en los años 1669-1670 hubo una larga y agria contienda entre el comisario de Garachico y el maestre de campo don Cristóbal del Hoyo Solórzano, a quien tocaban en ese puerto las visitas de la guerra, en razón de la precedencia. El Tribunal debió convencer al Capitán General de que lo establecido y acostumbrado era que se hiciesen primero las visitas de fe, en contra de lo que al parecer creía el militar²⁸. En ocasiones la disputa tenía como base la discusión acerca de si formalmente había habido o no visita, cuando no se había puesto por escrito. Así, las visitas de salud eran a veces «in voce sin escribir a la orilla del agua»²⁹, y otras con los diputados, médico y cirujano, levantándose acta; e incluso en la casa del corregidor en Las Palmas, de modo que los marinos tenían que desplazarse hasta la ciu-

²⁴ A.M.C., Inq., hojas sueltas núm. 4.

²⁵ A.M.C., Inq., XIII-24. Proceso criminal.

²⁶ A.M.C., Inq., CXXXI-29 y LXXVI-14.

²⁷ A.M.C., Inq., LXXV-2.

²⁸ A.M.C., Inq., CVIII-24. Ciertamente, había precedentes de lo contrario, pero, por lo que sabemos, tal práctica siempre había sido contestada por el Santo Oficio: así, en Garachico, en 1655, en la visita de un navío holandés. A.M.C., Inq., LII-6.

²⁹ A.M.C., Inq., XIII-24.

dad y gozaban de la posibilidad de tratar con los naturales antes de la visita de fe³⁰. Del mismo modo, desde las fortalezas se gritaba a los barcos preguntando por la procedencia y por las armas y municiones que traían, y sólo más tarde se tomaban las declaraciones y pasaportes y se escribía la visita de la guerra³¹.

Los conflictos por la precedencia desaparecieron en el siglo XVIII, posiblemente como consecuencia del fortalecimiento indiscutido de la autoridad militar, que va tomando en sus manos de modo creciente competencias en materia de aduanas y de licencias para el tráfico marítimo y anclaje. Sin que podamos establecer con precisión el momento, la visita de fe pasa a hacerse «luego que estan visitados de salud y por la guerra»³². En 1802, después de la visita de sanidad eran conducidos los capitanes a la casa del Comandante General o Gobernador de Armas, y sólo después ante el Tribunal o los comisarios³³.

Ya en tierra las mercancías, no fueron menos las diligencias y actuaciones contra los almojarifes, administradores y guardas de las aduanas, por haber abierto fardos, cajas y bultos sin la presencia del Santo Oficio, por haber dejado sacar mercancías sin que hubiesen sido visitadas por la Inquisición, o por haber usurpado su autoridad³⁴. Y contra marinos o comerciantes que habían saltado a tierra o que habían vendido mercancías antes de la visita de la Inquisición³⁵.

La pugna por la precedencia en las visitas, y en general por el control de todas las operaciones de inspección y de concesión de licencias podían tener como uno de sus objetivos el acceso

³⁰ Auto del Tribunal notificando al corregidor de Gran Canaria, don Miguel de Chaporta Meseta, «q. en adelante las visitas de salud q. le toca hacer como a tal corregidor las haga, como sus predecesores, en el Puerto, sin dar lugar ni consentir q. los q. han de ser visitados vengan a aserlo a la ciudad». 29-VIII-1669. A.M.C., Inq., CLXII-12.

³¹ A.M.C., Inq., LXXV-2.

³² A.M.C., Inq., CXXVIII-12 A. Así era en 1744.

³³ A.H.N., leg. 2391.

³⁴ A.M.C., Inq., CVI-34 (1596), VII-3 (1608), CXXXVI-11, LII-1 (1631); prisión del almojarife de La Palma (1632), hojas sueltas núm. 4; CLXXVII-66 (1681); CLXI-25 (1706); XLVIII-1 (1728).

³⁵ A.M.C., Inq., XI-33 (1650), CXLVIII-26 (1651), CLXXVII-66 (1668), CLXVI-1 (1681).

privilegiado a los bienes que traían los navíos. Desde el comienzo mismo de las visitas tropezamos con las corruptelas. En 1571 se abrieron diligencias para averiguar si las personas que visitaban los navíos extranjeros en Santa Cruz recibían mercancías sin pagarlas, como se había denunciado³⁶. Fr. Gaspar de Armas, hermano del fiscal del Santo Oficio y comisario del mismo en La Palma, aprovechaba las visitas para forzar a los mercaderes a cederle a bajo precio mercancías, que luego revendía³⁷. Uno de los frecuentes enfrentamientos entre la Real Audiencia y el Tribunal de la Inquisición tuvo como centro, en 1653, una información realizada por los oidores, y enviada al Consejo de Castilla, por la que se acusaba a los inquisidores de hacer molestias en los navíos cuando los visitaban, de dañar el comercio deteniendo en la aduana las mercancías y de comprar mercancías en la aduana al precio del aforo. Los inquisidores, que rechazaban las acusaciones como fruto de la inquina de los oidores y del obispo, sólo reconocían que a veces tomaban las mercancías por el precio de aforamiento³⁸.

Las visitas por parte de la Inquisición no se limitaban, en principio, a los barcos extranjeros, aunque éstos fuesen, desde luego, el objeto principal de las mismas. Hemos visto que en la Instrucción enviada en 1580 al comisario de Garachico se indicaba que a los barcos españoles se les hiciese una visita mucho más ligera³⁹. En una nueva Instrucción de 1600 dirigida al comisario del mismo puerto se decía que, por lo que se refería a los navíos que venían de España, bastaría con revisar las cajas y baúles para ver si traían libros o pinturas, y que incluso estas diligencias se hacían en Las Palmas «muy pocas veces»: «parece necesario» hacerlas —se añadía— si los barcos que venían de España los «navegan y traen» extranjeros, «y no de otra manera»⁴⁰. Según un informe de 1604 enviado al Consejo, se visitaban sólo los navíos extranjeros⁴¹.

³⁶ A.M.C., Inq., XXXVIII-38.

³⁷ Según se probó en la visita de inspección del Dr. Claudio de la Cueva, en 1596, A.H.N., Inq., leg. 1832 núm. 7.

³⁸ A.M.C., LXXVIII-2, carta T/C de 4-VII-1653, f. 33 y ss.

³⁹ *Vid.* nota 15.

⁴⁰ A.M.C., Inq., IX-18.

⁴¹ A.H.N., Inq., leg. 2366, carta T/C de 18-IX-1604.

A requerimiento del Consejo, por carta acordada de 10 de enero de 1667 dirigida a los tribunales costeros, el Tribunal pidió a los comisarios informes acerca de algunos extremos concernientes a las visitas de navíos. De las respuestas resultó que no se visitaban por el Santo Oficio los navíos que venían de Indias, «ni los que vienen de España siendo los capitanes españoles»; y tampoco se visitaban los barcos extranjeros que aportaban empujados por las tormentas, o que sólo venían a tomar agua o a hacer alguna reparación. Tampoco los navíos corsarios —se supone que de países amigos—, «aunque salten en tierra capitán y demás gente». El comisario de La Palma apuntó una observación que habría que tener en cuenta a la hora de utilizar las actas de las visitas como fuente para el comercio: si el barco que llegaba había pasado antes por Tenerife, donde habría dejado parte de la carga, y sufrido allí la visita, no se le hacía en La Palma, a diferencia de «el que viene en derechura del norte». Habían de mostrar, en el primero de los supuestos, testimonio de estar visitado. Se inspeccionaban en la aduana las mercancías desembarcadas en La Palma, pero no se redactaba escrito alguno. Los navíos de Génova, al igual que los españoles, sólo daban cuenta al comisario de su llegada, pero no eran visitados⁴². Antes de la sublevación portuguesa no se visitaban sus barcos, «reputándose como los naturales de Castilla», pero después sí, se escribe en 1668⁴³. Los navíos que llegaban a Las Palmas, si habían sido visitados en Tenerife, recibían licencia para descargar, sin que hubiese una nueva visita⁴⁴.

La prohibición de volver a cobrar derechos a los navíos ya visitados en otro puerto se repite en distintas ocasiones⁴⁵; en alguna de ellas, con el fin de atajar los abusos de algún comisario. En 1715 el comisario de Lanzarote pretendió visitar el barco francés «San Luis», que desde Tenerife, donde había sido ya visitado por la Inquisición, había ido a cargar trigo. Aunque el

⁴² A.H.N., Inq., leg. 2374, carta T/C de 3-VI-1667.

⁴³ A.H.N., Inq., leg. 2374, año 1668.

⁴⁴ A.M.C., Inq., doc. no catalogado, auto de 10-V-1669.

⁴⁵ Por carta orden del Tribunal de 16-V-1707, por ejemplo, se recordaba que, si el barco había sido ya visitado en otra isla, «no deve, ni puede el comisario llevarles derechos por haverlos ya pagado», A.M.C., Inq., CLXXI-10.

capitán exhibió la certificación de la visita de fe realizada en Santa Cruz, el comisario visitó el navío, en el que halló unos Cristos con dos clavos en los pies, y unos santos que dijo que «eran contra nra. sta. fee», pero que «no los rompían por no les hazer mala obra», a cambio de lo cual «le había de hacer algún regalo». Como el capitán y mercader se resistieron, escogieron el comisario y notario más de 500 reales de varios géneros. El cónsul, don Esteban Porlier, y el embajador francés en Madrid dieron quejas al Tribunal, quien hizo causa a sus ministros por haber «estafado y llevado derechos indebidos, con el pretexto de visita»⁴⁶.

El comisario de Santa Cruz de Tenerife, don Amador González Cabrera, envió en 1743 una representación al Tribunal manifestándole que, siendo el de Santa Cruz el puerto más importante de las islas, adonde acudían todo género de embarcaciones consignadas a mercaderes vecinos en él, tocaban a veces en puertos de otras islas, en los que eran visitados y pagaban derechos. Se quejaba de que él tenía que ir a la aduana y examinar los bultos, mientras que otros comisarios cobraban los derechos sin ningún esfuerzo. El caso afectaba sobre todo a barcos que, procedentes de Indias, recalaban en La Palma, y a aquellos que, viniendo de Cádiz, tocaban en Lanzarote, aunque en unos y otros casos el destino final fuera Tenerife⁴⁷. Pedía además, y obtuvo, que pudiera visitar las presas inglesas que eran conducidas a puerto, lo que hasta entonces no se hacía por el Santo Oficio, y cobrar los correspondientes derechos. Los inquisidores fueron sensibles a los argumentos del comisario de Santa Cruz, y en consecuencia cursaron una circular a los comisarios ordenando «que no visiten (...) los navios que por alguna casualidad o necesidad llegaren a ellos sin animo de parar, ni descargar, reservando siempre esta accion y derecho a aquel comisario en cuyo puerto lo executare»; pero otros comisarios defendieron la continuidad del viejo sistema, como sucedió con el de La Palma, que aducía que, de cualquier modo,

⁴⁶ El asunto generó una considerable documentación: A.M.C., Inq., CLXXVIII-76, CXVI-7, XXIII-10, CLXXIV-71, CLXXV-117, CLXXVI-127, CLXXVI-199.

⁴⁷ A.M.C., Inq., CXXVIII-12 A.

había reciprocidad, porque los barcos ingleses que llegaban a La Palma a cargar el malvasía solían tocar antes en Santa Cruz o en el Puerto de la Orotava, y no pasaban visita en La Palma. En 1757, y de nuevo en 1765, el comisario de Santa Cruz de Tenerife, sucesor de González Cabrera, volvía a representar lo mismo, lo que prueba que la reforma no se aplicó. En todo caso, la discusión sirve para advertirnos de que el hecho de que un barco fuese visitado en un puerto no significa que estuviera destinado a él, pudiendo resultar engañoso, por tanto, el cuadro que se hiciese sobre esa base. Así, es notorio que un buen número de barcos visitados en Las Palmas iban para el Puerto de la Orotava, como nos indica la lectura del nombre de los comerciantes a los que estaban consignados.

En 1717 el Tribunal instruyó a los comisarios del distrito para que se notificase a los capitanes de los navíos que llegasen a puerto que no salieran de ellos, fuera para España, para Indias o para otros destinos, sin sacar antes licencia del Santo Oficio, de modo que así pudieran remitirse los documentos que éste precisara enviar, y que de ellos dieran los correspondientes recibos⁴⁸. Esa orden dio lugar al inicio de una información acerca de qué práctica se seguía con los barco de Indias, de la cual resultó que éstos no pedían licencia para salir de los puertos insulares, aunque a veces lo comunicaban, «por cortesía», y llevaban documentos para la Inquisición americana; que en los puertos indianos eran visitados por los comisarios del Santo Oficio, que subían a bordo; que a su regreso debían solicitar licencia escrita a los mismos comisarios (así sucedía en Campeche, Veracruz y La Habana); y, finalmente, que al llegar a Canarias eran visitados por el Tribunal o sus oficiales⁴⁹. Respecto a las licencias de salida, tampoco se exigían para otros puertos⁵⁰, y así se continuó al parecer⁵¹.

⁴⁸ A.M.C., Inq., CXXIX-11, circular de 3-IX-1717.

⁴⁹ *Ibidem*. Esa fue la respuesta unánime de seis capitanes de barcos de la Carrera de Indias: Cayetano Espinosa, Silvestre de León, Pedro Milán, Ildefonso García, Matías Carta y Simón Ravelo.

⁵⁰ No se pedían en Santa Cruz de Tenerife «aun cuando vayan para Cádiz u otros puertos de España, para donde ordinariamente se ofrece remitir pliegos del Tribunal», A.M.C., Inq., IX-7 (1717).

⁵¹ En 1739 informaba el comisario de Santa Cruz de que ninguno de

Hemos visto que, a pesar de que la Inquisición tuvo encomendado también, desde el comienzo del sistema de las visitas, el control de lo que pudiesen traer los barcos españoles que llegasen a puerto, éstos raramente eran visitados: sólo cuando había alguna sospecha o concurría alguna circunstancia particular, como la de tener tripulantes extranjeros. Sin embargo, las cosas comenzaron a cambiar hacia mediados del siglo XVIII. El comisario de La Palma hablaba en 1744 de «la inconcusa costumbre de visitar todos los barcos», tanto nacionales como extranjeros⁵²; pero no tenemos pruebas de que tal práctica fuese corriente por esas fechas. Quizás las nuevas Instrucciones dadas en 1746, más estrictas, y a las que nos referiremos, fuesen el punto de partida de la generalización de las visitas. En ese año se procedió contra el capitán don Pedro Casanova, canario, por querer excusarse de que se visitase su embarcación. Casanova —se escribía— «no ha cumplido con ella (con la obligación de dar cuenta de su llegada) en todos los viajes que ha dado de España, desde el último que hizo de Indias», por lo que fue llamado y debió prometer que en lo sucesivo pasaría las visitas. El armador envió 12 ducados, correspondientes a las cuatro visitas que no se hicieron en otros tantos viajes de su embarcación⁵³. Lo cierto es que parece que los navíos nacionales fueron visitados sistemáticamente en la segunda mitad del Setecientos, lo que explica que en un tercio de las visitas conservadas de esa parte de la centuria los barcos fueran españoles. Desconocer los cambios en la organización y la práctica de las visitas puede llevar a conclusiones erróneas acerca del tráfico marítimo, como podría ser la de suponer, sin otra prueba, que hubo un incremento relativo de la presencia de barcos españoles. En relación con los barcos procedentes de la América española, se conservan también, aunque sean pocas, actas de visitas inquisitoriales de la segunda mitad del siglo XVIII, a diferencia de lo que ocurre con períodos anteriores.

los navíos que zarpaban, cualquiera que fuese su destino, sacaba licencia ni daba cuenta de su viaje. Lo mismo decían el comisario de La Palma y el de La Orotava, añadiendo este último que no tenía noticias de que sus predecesores las hubiesen dado. *Ibidem*.

⁵² A.M.C., Inq., CXXVIII-12 A.

⁵³ A.M.C., Inq., CLI-4.

Un asunto muy poco conocido es el de las licencias que la Inquisición debía dar a los barcos que se desplazaban entre las islas. También a este respecto la información nos viene, sobre todo, a través de las infracciones de esa norma, y de las medidas tomadas en orden a exigir su cumplimiento. Desde 1525 encontramos causas y diligencias diversas en razón de que algunas embarcaciones habían ido de una isla a otra sin solicitar la obligada licencia del Santo Oficio, o, habiéndola pedido para ir a una isla, habían ido a otra⁵⁴. Y en repetidas ocasiones se dirá que era costumbre, desde que la Inquisición se fundó, el dar y obtener tales licencias⁵⁵. Naturalmente, las infracciones no las cometían sólo maestros y arraeces, sino también los encargados de impedir su salida sin licencia del Tribunal, como es el caso de guardas de los puertos, alcaides o castellanos; y, como puede suponerse, éste fue otro motivo de conflicto con otras autoridades, singularmente alcaldes, regidores diputados, corregidores y gobernadores de las armas, por dejar partir las embarcaciones sin licencia del Santo Oficio o por retener a algunas que llevaban documentos del Tribunal⁵⁶. Argumento frecuentemente esgrimido, aunque no el fundamento mismo de estas licencias, era el de que para el rápido y eficaz funcionamiento de la Inquisición era preciso que ésta pudiese disponer con agilidad de los medios para enviar sus despachos; exigencia que se tradujo en detenciones y retrasos de las salidas de los barcos, con las correspondiente molestias y quejas⁵⁷. El incum-

⁵⁴ A.M.C., Inq., CXXX-7 (1525); CLXXIX-75 (1551); II-55 (1734); CLXI-42 (1756).

⁵⁵ «...costumbre inmemorial en Canaria de q. todos los navíos y barcas q. salgan (...) sea p^a otra isla o p^a España, lleven licencia del Santo Oficio», A.M.C., Inq., CLXVIII-71 (1603).

⁵⁶ A.M.C., Inq., CXXXV-12: proceso contra Luis Hernández Borralló, por haber partido sin licencia del S.O., y contra Bernardino de San Juan, alcaide de la fortaleza de las Isletas, por haberlo dejado salir; CXLVI-33: controversias en La Palma entre el comisario del S.O. y el teniente de gobernador, sobre despacho de una barca para Tenerife (1591); CLXVI-31: contra el alcaide de la fortaleza de La Luz (1626); CLXXIII-35: contra el sargento mayor de Canaria (1666); XCI-19: contra el castellano del castillo del Puerto de la Cruz (1738).

⁵⁷ A.M.C., Inq., XXXI-8 (1593); 9-8 (1629); LXXV-34 (1737); CLIV-46 (1765).

plimiento fue frecuente, y el Santo Oficio debió esforzarse por hacer cumplir una norma que no sólo le permitía ejercer un control de los movimientos entre las islas, sino que, y quizás sobre todo, constituía una expresión de su preeminencia⁵⁸. Se reiteran autos y órdenes para que no salieran barcos sin licencia de los comisarios, se amenaza con sanciones y se imponen multas⁵⁹. Mal que bien, el Santo Oficio no perdió ese poder, que retuvo hasta el final del Antiguo Régimen. El Comandante General lo reforzó en 1782 al ordenar a los gobernadores de las armas de todas las islas que no permitiesen la salida de ningún barco hasta que no presentase permiso escrito de la Inquisición⁶⁰. Algunas tensiones y malentendidos con los gobernadores militares de Lanzarote y de La Gomera nos indican que la práctica seguía vigente en 1808⁶¹.

No sabemos cuándo y cómo se implantó el uso de cobrar tasas por las visitas de navíos. El Consejo pidió al Tribunal canario en 1604 un informe acerca de qué derechos se llevaban, y por orden de quién. En la respuesta se describía pormenorizadamente el sistema: en Las Palmas, al llegar un navío, el alcaide de la fortaleza del puerto enviaba un billete comunicándolo, y en seguida se enviaba a un consultor o calificador del Santo Oficio nombrado al efecto, junto con notario, alguacil e intérprete, que hacían la visita en el puerto. Luego se desembarcaba la carga y se llevaba a la aduana, donde, al tiempo de abrir los fardos o cajas, estaban también presentes los ministros inquisitoriales. Lo mismo se hacía por los comisarios en las demás islas. «Y ni los unos ni los otros no han llevado ni llevan derechos algunos (...), antes habemos vivido con particular cuidado de que no se lleven». Pero se añadía que, aunque no se cobraban «derechos», tanto en Las Palmas como en La Laguna se iba a hacer las visitas en cabalgaduras de alquiler, que el

⁵⁸ «la demasía q. ay en irse los barcos sin licencia es grande y si no se remedia con justas demostraciones la autoridad del Tribunal quedará muy menoscabada», escribía en 1652 el comisario de La Laguna, A.M.C., Inq., hojas sueltas.

⁵⁹ A.M.C., Inq., CLVII-31 (1655); CLXXVIII-177 (1655).

⁶⁰ A.M.C., Inq., CLXXVII-77 y 78.

⁶¹ A.M.C., Inq., 5-78.

intérprete había de procurar y el maestre del navío pagar, y que suponían ocho o diez reales. Insistían los inquisidores en que nunca había habido quejas, y que si alguna había llegado al Consejo podría ser que fuese porque en Tenerife había habido «muy grandes excesos y demasías» y muchas quejas acerca de las visitas de la justicia real, y podría ser que algunos generalizaran⁶². En 1606 volvió el Consejo a preguntar por este asunto⁶³, contestando el inquisidor Hurtado de Gaviria lo mismo que en la ocasión anterior, que no se cobraban derechos. Y aprovechaba para decir que a veces no se encontraba personas a propósito que quisiesen acompañar al secretario, pues habían de embarcarse casi media legua dentro del mar; por lo que estimaba que, si en Sevilla se cobraba por las visitas que se hacían en el río, a la puerta del Tribunal, según se decía, debería establecerse en Canarias, donde eran más difíciles, algún premio para los ministros del Santo Oficio. A los comisarios se les había comunicado la orden del Consejo de que no llevaran a las visitas a familiares o notarios que fueran mercaderes, y que ninguno «atravesara» mercancías de las que vinieran en los navíos⁶⁴. En 1608 repetía el Tribunal el mismo informe y petición. En marzo de 1612 las cosas seguían igual: contestando a una carta del Consejo del año anterior, en que insistía en que no se llevasen derechos por las visitas —«por cuanto SMD generalmente ha mandado que en ningunos puertos de sus reinos les lleven estos derechos ni los ministros inquisitoriales ni los reales»—, el inquisidor, ahora Franco de Monroy, repetía que, aunque se había solicitado a la Suprema que se admitiera alguna «recompensa» por el trabajo que se tenía, no se cobraba nada más que el alquiler de los caballos. Se reiteraba que los excesos de las justicias reales los pagaba el Santo Oficio: «pécanlo ellos y pagámoslo nosotros, muestras muy evidentes de las buenas ganas que nos tienen»⁶⁵.

En 1636 un grupo de seis mercaderes ingleses residentes en Tenerife elevaron al Consejo de la Inquisición una protesta por

⁶² A.H.N., Inq., leg. 2366, carta T/C de 18-IX-1604.

⁶³ A.H.N., Inq., lib. 585, carta C/T de 10-XI-1606.

⁶⁴ A.H.N., Inq., leg. 2366, carta T/C de 26-II-1607.

⁶⁵ A.H.N., Inq., leg. 2366, carta T/C de 2-III-1612.

los derechos exigidos por los ministros del Santo Oficio en las visitas de navíos y por el modo en que éstas se hacían. Encabezaba el escrito Henry Isham, dirigente *de facto* de la comunidad británica en la isla, y era uno de los firmantes Marmaduke Rawdon, quien, de hecho también, le sucedería en esa función. Exponían que los oficiales inquisitoriales de La Laguna, cuando eran llamados para visitar en la aduana de Santa Cruz las mercancías desembarcadas, sólo querían visitar de cada vez las de un mercader, dándose el caso de que a veces venían en un navío efectos de siete u ocho mercaderes. Que esto lo hacían porque cobraban ocho ducados cada vez que bajaban, y así a cada barco le sacaban hasta ochenta. Además del gasto que suponía, esto se traducía en retrasos en el poder disponer de las mercancías; por todo lo cual pedían que se visitasen el mismo día todas las que estuviesen en la aduana. El Tribunal ordenó hacer una información sobre la materia, de la que resultó que bajaban el comisario, el alguacil y el notario, y que pedían 38 reales por el gasto de los caballos y la comida, aunque a veces iban después de comer. Visitaban primero el navío y luego la ropa, y por cada una de las dos visitas cobraban los 38 reales; y, aunque hubiera varios barcos, visitaban uno y dejaban los otros para otro día. Los de La Orotava cobraban 24 reales por bajar al Puerto. Alguno dijo que era cierto que pedían a veces quesos, o bacalao. El Tribunal ordenó, por auto de 9 de junio de 1636, que el día que fuesen llamados, si el tiempo lo permitía, bajasen los tres ministros a hacer la visita y visitasen todos los barcos que hubiera; y que cuando se les llamase para la aduana visitasen todas las mercancías que hubiera, y no sólo las del mercader que los hubiese llamado. Que llevaran 36 reales, 12 por cada ministro, y que pagara el que hubiera solicitado la visita, cobrando luego de los demás mercaderes lo que les correspondiese. El auto debía hacerse público y comunicarse en particular a los firmantes⁶⁶. En 1643 el Tribunal notificó al comisario de La Orotava un auto similar⁶⁷.

⁶⁶ A.M.C., Inq., CLXIII-22. Los ingleses debieron pagar al comisario de La Laguna los 105 reales en que estaba tasada la información hecha por el comisario y escribano.

⁶⁷ A.M.C., Inq., CLXXVI-32.

En 1648, en que volvía el Consejo a pedir informes, la situación prácticamente no había cambiado: en Las Palmas cobraban un ducado cada uno el comisario, alguacil, notario e intérprete por la visita al puerto, pero no cobraban al hacer la visita en la aduana; en Santa Cruz de Tenerife, 12 reales cada ministro; en el Puerto de La Orotava, 8 reales cada uno, y lo mismo por la visita de las mercancías cada vez que los llamaban. Los derechos se justificaban por la distancia a la que estaba el puerto, y por ello no se cobraba nada en Garachico ni en La Palma, «porque está en el lugar». Respecto a las islas de señorío, se decía que llegaban muy pocos barcos, «y hasta hoy no se han llevado derechos ni tenemos noticia dello»⁶⁸.

El Tribunal, ciertamente, no sabía bien cómo se llevaban estos asuntos en las islas periféricas, donde los comisarios parecían estar poco controlados. En 1640 dirigió a Lanzarote y a Fuerteventura un cuestionario para averiguar si se hacían, y cómo, las visitas de navíos. Las respuestas de Lanzarote eran, unas, que no se visitaban los barcos extranjeros ni lo que traían, y otras que algunas veces, pero que no con el comisario que a la sazón estaba, que no tenía salud para ello. Las declaraciones acerca del comisario de Fuerteventura, don Diego de Cabrera Mateos, eran mucho peores: visitaba barcos y mercancías cuando le parecía, y generalmente atravesaba las mercancías, que revendía luego en varias tiendas que tenía⁶⁹.

Finalizado ya el conflicto de los tiempos de Cromwell, las paces firmadas en 1660 abrieron una nueva etapa, en la que la seguridad de los ingleses en tierras españolas, y su desparpajo, aumentaron. Pero no se trataba ya de controversias religiosas, sino del comercio. En ese año, varios comerciantes y maestros ingleses se negaron en el puerto de La Orotava, con ruidosas protestas, a pagar los derechos de las visitas. Cuando el comisario llegó a la casa del guarda del Santo Oficio, donde estaban los maestros de cuatro barcos que habían llegado, aquéllos «comenzaron con desentonadas voces a dezir no quiero Inquisicion no quiero visita no quiero pagar nada a la Inquisicion». Encabezaba la oposición Leonardo Clerque, cónsul de los ingleses,

⁶⁸ A.H.N., Inq., leg. 2371, carta T/C de 11-XI-1648.

⁶⁹ A.M.C., Inq., CXXX-12.

quien sostenía al comisario que en España no se cobraba por las visitas, y que no pagarían. Una parte, al menos, de los navíos no pagaron la visita, o entregaron el dinero a Richard Anthony, que hacía de cónsul en las ausencias de Clerque y que se negó a dárselo al comisario. Seguía cobrando cada ministro 8 reales, aunque ahora sabemos que los cobraban también el intérprete y el guarda, lo que venían a ser 40 por cada barco. El comisario manifestaba, displicente, que los suyos los solía dar a los pobres o a un convento, y que los demás ministros eran «tan sobrados» que no los necesitaban; pero en un puerto como lo era el de La Orotava por entonces las sumas que podía obtener no eran desdeñables. El Tribunal acordó traer preso a Clerque, pero antes consultar al Consejo, pues aún no habían recibido las condiciones de las paces con Inglaterra⁷⁰. El cónsul no fue detenido, pero los barcos ingleses siguieron pagando las visitas, no sin protestas al principio, y no sin otros alborotos.

El comisario de La Orotava escribió en 1674 que desde hacía dos o tres años algunos maestros ingleses que sabían castellano rechazaban pagar intérprete, y que esta actitud había nacido del cónsul Clerque. El Tribunal había ordenado que no se hiciesen excepciones, y así habían quedado las cosas. El cónsul «y demás hombres de negocios de la nación inglesa que residen y comercializan en las Islas de Canaria» se dirigieron al Consejo de la Inquisición en 1675 quejándose del perjuicio que les causaban los ministros del Tribunal, al llevarles los cuarenta reales de plata (cinco reales de a ocho) por cada navío, además de tres reales de a ocho de cada mercader por la visita de la aduana. Sostenían que esto iba contra los capítulos de paces, y denunciaban que para su percepción se había llegado en el Archipiélago a prender a algún maestro inglés, lo que era cierto⁷¹. El Consejo ordenó al Tribunal cuidar de que los ministros no llevasen «más derechos de los justos en que hubiese costumbre antigua y asentada», lo que significa que todo siguió igual⁷².

⁷⁰ A.M.C., Inq., CXIX-15.

⁷¹ En efecto, en 1674 se puso preso en el Puerto de la Cruz a Juan Theatton, hasta que pagó. A.M.C., Inq., CLXXIV-70.

⁷² El Tribunal respaldó a su comisario y defendió el cobro. A.H.N., Inq., leg. 2376, carta T/C de 10-IX-1675.

El reparto de los derechos entre los distintos ministros dio lugar a algunas diferencias, de las que el Tribunal resultaba informado por las quejas de los que se consideraban perjudicados. En 1743 se produjo una disputa entre el comisario titular de La Orotava y el comisario de ausencias, este último residente en el Puerto de la Cruz, porque, al parecer, el primero incumplía el acuerdo de repartirse el dinero de las visitas, y porque se quedaba para sí la parte correspondiente a los oficiales que estuviesen ausentes, en lugar de dividirla entre los que asistiesen a la visita, como finalmente ordenó el Tribunal que se hiciese. Los inquisidores se opusieron a la elevación de derechos que el comisario, por su cuenta, había introducido, manteniendo las vigentes tasas de 40 reales por la visita del navío y otros 24 por la de la aduana⁷³.

Al parecer, aún por entonces (1743) se hacían las visitas en otros puertos —supuestamente, todos, menos los tres citados hasta ahora— «de oficio», sin cobrar nada. Pero caben ciertas dudas. En el acta de una visita realizada en el puerto de Naos, en Lanzarote, en 1674, se hizo constar que se habían pagado «los cuatro ducados de la visita»⁷⁴. En 1772, en la misma isla, el comisario escribía que «ha sido práctica inmemorial», añadiendo que los cobraba el escribano de la guerra, junto con los demás derechos de visita, y luego entregaba a cada uno su parte⁷⁵. Desde luego, en fechas que no podemos determinar, el cobro de tales derechos se extendió también a las islas de Lanzarote y La Palma, de modo tal que en 1802 se percibían tres ducados antiguos de las islas (49 1/2 reales de vellón corrientes) en Las Palmas, cuatro ducados (66 reales) en Santa Cruz de Tenerife, seis pesos (90 reales) en La Orotava, tres ducados en La Palma y cuatro en Lanzarote. En Fuerteventura, Gomera y Hierro no había comisarios ni, en consecuencia, visitas.

En el seno mismo de la Inquisición se era sensible a las quejas que se recibían y a la imagen de codicia que podía transmitirse. El fiscal del Tribunal sostenía en 1687 que, si cobrar por

⁷³ A.M.C., Inq., I-2.

⁷⁴ A.M.C., Inq., 5-75.

⁷⁵ A.M.C., Inq., 5-79.

el alquiler de los caballos cuando se iba a un puerto distante podía tener justificación, no la tenían otras «sacalinas», como hacer que se pagara por la visita a la aduana, por ser algo anejo al oficio. Pedía que no se cobrase ni en Las Palmas ni en la de Santa Cruz de Tenerife, pues la distancia a los puertos era corta y a la sazón había comisarios en ellos, además de que, al cobrar por las visitas en la aduana, «se manifiesta que la distancia no es causa (...), sino la ambición y corruptela», comportamientos que «hacen odiosos y mal vistos a los ministros»⁷⁶. El Tribunal, por auto de 25 de septiembre de 1688 rechazó la petición del fiscal, aunque sí reformó los derechos cobrados en la aduanas de Las Palmas y Santa Cruz, donde había ya comisario. Éste, el presbítero Matheo Perdomo, se quejó inmediatamente a los inquisidores, exponiendo cómo «los costos que al presente tiene el comisario son exorbitantes, en tal manera que hace a su costa» la fiesta de San Pedro Mártir, todos los sermones de los edictos («alquilando caballos y pagando negros que tocan las caxas y al pregonero»), cuidando y a veces alimentando a los presos que de toda la isla se enviaban al Tribunal; por lo que pidió seguir cobrando los cuatro ducados que percibía, que según aducía no gravaban a los mercaderes, puesto que estaban incluidos en el flete y los pagaban los maestros.

La inexistencia de otro tipo de retribuciones para comisarios, notarios o alguaciles del Santo Oficio obligó a mantener el cobro de derechos por las visitas de navíos, a pesar de todo. En 1768 se examinó la cuestión en una Junta compuesta por ministros de varios Consejos, pero, aunque se reconocía «que sería conveniente hacer de valde (...), p^a q. a los ojos de los protestantes no se equivocase el celo de la religión con el interés», no se dio con ninguna fórmula alternativa, acordándose que, en tanto que se estudiaba y fijaba «la moderada dotación, que puedan merecer los ministros por estas diligencias, para consignarlas en fondos destinados para la Inquisición», se continuaría con los derechos establecidos⁷⁷. «La exacción de estos derechos es la piedra del escándalo para los comerciantes y sería muy útil el que se quitase, si por otra parte se pudiera dotar a los minis-

⁷⁶ A.H.N., Inq., leg. 2377.

⁷⁷ A.H.N., Inq., leg. 1833-30.

tros», se repetía en 1802, pero nunca se estableció otro sistema de remuneración⁷⁸.

La resistencia a pagar los derechos de la visita inquisitorial se había generalizado, quejándose los inquisidores de que los comerciantes protestasen de tener que satisfacer lo correspondiente a las visitas de fe, mientras que pagaban tranquilamente la visita de la Junta de Sanidad y los derechos del Juzgado de Guerra, del Consulado y los de Puerto o Anclaje, pagados al capitán de mar. Desde el puerto de Santa Cruz de Tenerife escribía su comisario en 1794 cómo «cada día tenían más repugnancia estos naturales a la visita de Inquisición»⁷⁹; y a esa carta antecedían, y sucedían, otras en las que se referían numerosos incidentes con barcos españoles, procedentes tanto de la Península como de América, que se negaban a pasar la visita o a pagar los derechos, invocando el Reglamento de 1778 sobre libertad de comercio con Indias y aduciendo que ya no se pagaba en otras partes, lo que desde luego no era cierto, al menos de modo general⁸⁰. Según los inquisidores, la oposición a las visitas había comenzado en 1787 en el Puerto de la Cruz, donde, por instancias de varios comerciantes, los oficiales de la aduana quisieron impedir que el comisario visitase las mercancías que a ella se llevaban; y después había continuado en Santa Cruz, de modo que, habiendo recurrido al rey los comerciantes o el Administrador General de aduanas, se dispuso que la Inquisición no registrase los géneros desembarcados, sino que se le avisase solamente en caso de que llegasen estampas, pinturas o cosas contra la religión. El momento, sin embargo, era muy delicado, por los sucesos de Francia y el temor a su contagio, de modo tal que el Santo Oficio logró en 1790 un real decreto que volvía las cosas a la situación anterior, previniéndose al Administrador General de Canarias que no impidiese los registros, y haciéndose extensiva tal providencia a las aduanas peninsulares⁸¹. Según los inquisidores, los administradores de aduanas protegían a los comerciantes y se oponían a los regis-

⁷⁸ A.H.N., Inq., leg. 2391.

⁷⁹ A.H.N., Inq., leg. 1833-30.

⁸⁰ A.H.N., Inq., leg. 3735-45.

⁸¹ A.H.N., Inq., leg. 1833-30, fs. 70-71.

tros «porque de este modo no se podían componer con los contrabandistas». El Consejo reiteró al Tribunal la advertencia de que se extremase el celo en las visitas, a la búsqueda de libros prohibidos, y el Tribunal circulaba las instrucciones a sus comisarios, sin que cesase la resistencia de los comerciantes, siempre con el apoyo de los administradores de rentas «y ministros de la Comandancia General, que todos tienen en esto su utilidad». En el último lustro del siglo XVIII, la resistencia de los cónsules y de los capitanes de los buques corsarios franceses a que la Inquisición registrase los efectos de las presas mercantes que traían iba más allá de las conveniencias materiales, para adoptar la forma de una repugnancia de raíz ideológica. Su negativa, en Santa Cruz de La Palma, la acompañaron «con befa y escándalo, de que se rieron, y gustaron mucho algunos libertinos de aquella ciudad»⁸².

La última indicación que tenemos sobre el cobro de los derechos de las visitas de navíos es de 1810, de La Palma y de Santa Cruz de Tenerife. Aunque no sin problemas, las visitas se seguían haciendo, percibiéndose las tasas correspondientes⁸³. No sabemos si después de la restauración de la Inquisición, en 1814, continuaron las visitas. La más tardía referencia a las mismas es de 1819: el comisario de Lanzarote escribía «que en esta isla no está en práctica que el Santo Oficio visite los buques extranjeros o que no siéndolo vengan aquí»⁸⁴.

Las actas de las visitas de navíos constituyen, sin duda, una fuente valiosa para la historia del comercio y de la navegación (dimensiones éstas que no vamos a desarrollar aquí). El conocimiento de los puertos de salida y de llegada de los barcos, y en su caso de los días de navegación, resulta fundamental, aunque hay que hacer la reserva de que a veces, como se ha indicado, las embarcaciones se dirigen a un puerto distinto del de la visita. La indicación de los consignatarios a quienes van destinados es otro dato importante, que debe ser puesto en relación con informaciones de otra naturaleza, singularmente la procedente de documentos notariales. Gracias a aquellas indicaciones, y a

⁸² A.H.N., Inq., leg. 2391.

⁸³ A.M.C., Inq., 5-78.

⁸⁴ A.M.C., Inq., LXXV-9.

otras varias fuentes, pudo Steckley —el primero que utilizó las visitas de navíos canarias— hacer una relación de comerciantes ingleses que operaban en el Archipiélago, aunque él mismo advierte que en algunos casos no resulta claro si los consignatarios eran efectivamente residentes en las islas o se trataba de sobrecargos que venían a bordo⁸⁵. A partir de esa base documental puede conjeturarse la importancia relativa de unos u otros comerciantes, así como establecer años de estancia de los mismos en las Islas, lo que sirve para el estudio de las comunidades extranjeras. Naturalmente, es necesario no confundir el número de extranjeros que pueden llegar a aparecer mencionados en un período de tiempo largo (la relación de Steckley abarca los años 1600-1730) con los existentes en un momento dado. Los nombres de los capitanes de los barcos llevan aparejada a menudo, además de su nacionalidad, la indicación de su relación con determinados armadores que han enviado los cargamentos embarcados, cuando no son ellos mismos propietarios o copropietarios del barco, e incluso encargados de la venta de las mercancías, que en ocasiones les pertenecen, en todo o en parte. La repetición, en años sucesivos, de los mismos nombres indica una vinculación con la ruta de las islas, con el consiguiente conocimiento de vientos, puertos y contactos.

Normalmente es genérica la indicación de la carga de los navíos, sin que se precisen cantidades o valores; pero en algunas ocasiones se detalla, lo que puede dar una idea del cargamento medio de los navíos, siempre teniendo en cuenta su tonelaje y la naturaleza de su carga. Desde luego, la información de tipo cualitativo —de la que otros autores se han ocupado⁸⁶— es por sí misma valiosa y significativa, lo que podría complementarse con la distinción entre la carga llevada a uno u otro puerto y la evolución del tipo de carga, según las coyunturas.

Lo que no puede hacerse es intentar reconstruir el tráfico marítimo de Canarias con el exterior a partir sólo de las visitas de navíos. En primer lugar, por las pérdidas documentales. Aunque las visitas que se conservan en el archivo de El Museo Ca-

⁸⁵ G. STECKLEY, *Trade at the Canary Islands in the Seventeenth Century*, Chicago, 1972, pp. 238-251.

⁸⁶ Particularmente, E. TORRES SANTANA y J. GONZÁLEZ DE CHÁVEZ, *op. cit.*

nario son casi el doble de las que se habían ofrecido en trabajos anteriores —hemos leído 1421, frente a las 731 que suman las cifras de Torres Santana, González de Chávez y Brito⁸⁷—, las lagunas siguen siendo enormes. Tenemos la evidencia de que hubo visitas que no se conservan a partir de las referencias que a ellas se hacen en un buen número de documentos, sobre todo los que tratan de los conflictos jurisdiccionales de que se ha hecho mención⁸⁸. Pero hay indicaciones más directas y precisas: en 1796 manifestaba al Tribunal el comisario de Santa Cruz que el más antiguo libro de visitas de navíos que había en la comisaría comenzaba en 1756, y que desde entonces hasta la fecha del informe habían sido visitadas 197 embarcaciones⁸⁹. Tal comunicación resulta para nosotros de un enorme interés, por los datos que contiene y por lo que de ella se desprende. Viene a decirnos, en primer lugar, que las visitas se registraban en libros existentes a tal efecto, pero que ya no se conservaban en la comisaría los de épocas anteriores, si es que los hubo (los comisarios disponían, realmente, de pocos papeles, que heredaban sus sucesores en el cargo). La cifra de 197 visitas en unos cuarenta años —una media de cinco por año— constituye la única estimación presuntamente exacta de las realizadas en un determinado puerto en un período de tiempo algo largo. Si consideramos que hoy sólo se conserva el acta de una visita realizada en Santa Cruz en la segunda mitad del siglo XVIII, queda más que de manifiesto la distancia que media entre las que hubo y las que conocemos. Podemos preguntarnos si las actas continuaban enviándose por entonces al Tribunal, y allí se perdieron, o se quedaban en la comisaría. Lo probable es que no fuesen remitidas, pues sólo esta hipótesis permite explicar que se conserven las de Las Palmas, y no las realizadas en otros puertos (de 144 visitas conservadas de la segunda mitad del Setecientos, 140 se hicieron en Las Palmas). No parece que las actas fuesen para

⁸⁷ Ver nota 4.

⁸⁸ En 1660 el comisario de La Orotava amenazaba al cónsul inglés Clerque, que se oponía a las visitas, con cobrarle a él los derechos de «los doce o trece navíos que oy han entrado». De ese año no se conserva ninguna visita. A.M.C., Inq., CXIX-15.

⁸⁹ A.H.N., Inq., 1833-30.

el Santo Oficio una documentación valiosa, que importara mucho guardar después del acto mismo de la visita, si las comparamos con otro tipo de documentos inquisitoriales. Y, si bien los comisarios —al menos, antes de mediados del XVIII— las enviaban a Las Palmas, no conocemos instrucciones al respecto. Si alguna anotación sugiere que se debían enviar al final del año⁹⁰, y algunas aparecen agrupadas en cuadernos, otras muchas se remitían —según consta de las cartas— sin una periodicidad determinada, y hasta hay momentos en que el Tribunal no parece haber recibido las visitas realizadas⁹¹.

Aún sin contar con evidencias de la pérdida de documentos tan claras como las más arriba expuestas, es necesario rechazar las cifras que se desprenden de las actas conservadas cuando vienen a resultar inverosímiles, por cuanto chocan con otro tipo de datos o de hechos. De ese modo, si sabemos que un número determinado de pipas de vino fueron exportadas desde Tenerife en ciertos años, al menos como media, no es posible aceptar que el número de barcos recibidos fuese tan reducido que su capacidad de carga estuviese muy por debajo de la necesaria para exportar tales cantidades de caldos. Así, la disminución —aparente— de las visitas en períodos como el de la década de 1680 hay que atribuirla a las pérdidas documentales, y no a fluctuaciones en el tráfico, que otras fuentes desmienten.

Podemos decir de las visitas conservadas que lo son todas las que están, pero no están todas las que fueron. ¿Se puede hacer una estimación de la proporción de las pérdidas?. Desde luego, no, ni siquiera con aproximación, para el conjunto de los años estudiados y para el total de los puertos. Sólo podríamos aventurar, para algunos años —muy pocos— y algunos lugares, que las actas conservadas corresponden a todas o casi todas las visitas efectivamente realizadas. Por ejemplo, podemos suponer eso de las veintinueve actas de visitas hechas en 1722 en el Puerto

⁹⁰ Así se supone que se hace en La Orotava, hacia 1750. A.M.C., Inq., I-2.

⁹¹ Ante una queja formulada por el embajador inglés al Consejo de Estado, por supuestos abusos en el curso de una visita, los inquisidores debieron mandar a los comisarios de Garachico y La Laguna que buscaran y le enviaran el acta correspondiente, realizada un año antes. A.H.N., Inq., leg. 2366, carta T/C de 21-V-1607.

de la Orotava, porque están registradas en orden cronológico en un cuadernillo enviado al Tribunal al finalizar el año⁹², y no en hojas sueltas como la inmensa mayoría. Y, *sensu contrario*, nos es dado conocer el alcance de las visitas perdidas cuando contrastamos las relaciones de barcos que salieron de Inglaterra rumbo a Canarias, en la flota del vino, con las de los que aparecen como visitados por el Santo Oficio. Así, nos es conocida la lista de los 31 barcos que zarparon de Gran Bretaña a finales de 1693, que sumaban algo más de 4.000 toneladas y traían 412 hombres de tripulación⁹³; pero sólo tenemos once actas de visitas realizadas en Tenerife en enero de 1694, cuando esa flota arribó. De igual manera, conocemos la composición de los 33 barcos de la flota de 1692, que llevaron a Inglaterra 8.097 pipas de vino⁹⁴; 19 de los cuales aparecen como visitados en el Puerto de La Orotava en enero de ese año. En un Memorial de los Canary Merchants al Board of Trade and Plantation, posiblemente de comienzos de la década de 1690, se solicitaban cuatro barcos de guerra para la protección del convoy que había de zarpar hacia Canarias con un número de barcos de entre 30 y 40 y con unos 600 hombres⁹⁵. Ésa debió de ser la magnitud de la flota del vino en los buenos tiempos, como se recordaba por el comisario de La Orotava muchos años después⁹⁶; y como exigía el volumen de la cosecha exportada⁹⁷.

Para la primera mitad del siglo XVII, en que el número de visitas conservadas es muy inferior, resulta tanto más arriesgado extraer conclusiones a partir de las mismas. La posibilidad, rara en Canarias, de utilizar fuentes de carácter fiscal, las más fiables cuando existen, nos permitió establecer una relación,

⁹² A.M.C., Inq., CLXV-40.

⁹³ Public Record Office (P.R.O.), Correspondence of the Board of Trade, Colonial Office (C.O.) 388/2, f. 347. La relación inglesa indica el nombre de cada barco, su capitán, tonelaje y número de tripulantes.

⁹⁴ P.R.O., C.O., 388/2 f. 55; y C.O. 388/6, respectivamente.

⁹⁵ P.R.O., C.O. 388/1, f. 267.

⁹⁶ «En aquellos tiempos (...) hasta quarenta llegaban a dicho puerto a un tiempo, con dos convoyes», y había veinte o más casas de mercaderes, A.H.N., Inq., leg. 2387, año 1767.

⁹⁷ Vid. G. STECKLEY, Tabla de importación de vinos en Londres, *op. cit.*, p. 236.

indudablemente no exhaustiva, de 69 barcos llegados a Tenerife en los años de 1625 a 1630, cuando las actas conservadas para esa isla y ese período son sólo cuatro⁹⁸.

La existencia, para algunos años, de un número relativamente elevado de actas conservadas permite estudiar —lo que no se había observado— su estacionalidad. En ese sentido, el Puerto de La Orotava ofrece un tráfico concentrado en determinados meses del año, los de finales de otoño y principios del invierno. No es de despreciar ese hecho, por cuanto verosímilmente marcaba unos ritmos en la actividad de distintos sectores económicos y profesionales: barqueros, toneleros, taberneros, transportistas de distinto tipo, comerciantes, tenderos... La llegada de la flota del vino debió de animar la vida del Puerto de la Cruz de un modo comparable, salvando las distancias, a lo que sucedía con las de Indias en los puertos americanos.

A la pérdida documental tendríamos que añadir el encubrimiento y el fraude, en momentos de guerra, a la hora de consignar la procedencia y la nacionalidad de barcos y tripulaciones, así como otros extremos. No nos extenderemos en esta cuestión, sobre lo que se ha escrito y a cuyo estudio nosotros mismos hemos contribuido. En las últimas décadas del siglo XVI venían barcos holandeses e ingleses bajo las fingidas identidades de bretones, flamencos, escoceses o alemanes⁹⁹; los holandeses continuaban en 1606 su comercio con Canarias «en voz y nombre de alemanes y ingleses», según los inquisidores, quienes expresaban su escepticismo acerca de las visitas que debían hacer las justicias ordinarias, e incluso dudaban de la eficacia de las visitas de la Inquisición, «por venir tan prevenidos de lo que han de respon-

⁹⁸ Aparte de los traslados hechos por el Santo Oficio de libros de almorzarfazgo, hicimos uso de las visitas de salud realizadas por la Justicia y Regimiento, conservadas en el Archivo Municipal de La Laguna. F. FAJARDO SPÍNOLA, «Comerciar con el enemigo. Canarias y la guerra contra Inglaterra (1625-1630)», *XIII C.H.C.-A. (1998)*, Las Palmas, 2000, pp. 1927-1944 (edición en CD-ROM).

⁹⁹ W. THOMAS, «Contrabandistas flamencos en Canarias (1593-1597)», *IX Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas, 1990, t. II, pp. 55-92; F. FAJARDO SPÍNOLA, «La Inquisición de las Islas Canarias bajo Felipe II: contrabando, corso y herejía», *V Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna (1998)*, Cádiz, 1999, vol. I, pp. 447-453.

der y decir»¹⁰⁰; en los años de 1625-1630, decenas de navíos ingleses y holandeses vinieron haciéndose pasar por alemanes, flamencos o franceses; después de 1648 llegaron barcos franceses bajo pabellón holandés¹⁰¹; y durante la Guerra de Sucesión española, y otra vez en 1719, los ingleses se presentaban —es lo que recogen las actas de las visitas— como suecos o daneses¹⁰².

Otra cuestión que hay que tener en cuenta además del número de barcos, si queremos aproximarnos a una evaluación de la magnitud de los intercambios, es el tonelaje medio de los mismos, que parece evidente que disminuye desde las primeras décadas del siglo XVIII, al hundirse la exportación vinícola. Como muestra singular, 27 barcos llegados en 1691 al Puerto de La Orotava cuyo porte consta sumaban 3415 toneladas (126 de media), mientras que un número idéntico, en el mismo puerto, en 1722, totalizaban 1803 (una media de 66).

¿Fueron las visitas realmente eficaces, en orden a impedir la entrada de libros, imágenes u objetos prohibidos, lo que constituía el objeto y la justificación de su existencia? A juzgar por la pobrísima cosecha recogida, hay que decir que no; aunque siempre es posible considerar los efectos disuasorios, imposibles de medir, que podía tener la existencia de una barrera de control. Conviene repasar el modo en que las inspecciones se hacían, para juzgar cómo funcionó de hecho el sistema.

El primer reconocimiento debía hacerse a bordo del navío, como hemos dicho, registrando a fondo baúles y equipajes. Nada prohibido se encontró nunca, pues los libros registrados fueron obras religiosas ortodoxas, alguna lectura de placer lícita y los libros propios de la navegación. Pero hay que decir que las visitas a bordo de los barcos empezaron a hacerse raras desde principios del siglo XVII. En los puertos de Garachico y de La Orotava, desde al menos 1606 se hacían en tierra, «por nueva

¹⁰⁰ A.H.N., Inq., leg. 2366-1, carta T/C de 30-V-1606.

¹⁰¹ F. FAJARDO SPÍNOLA, «Guerra y contrabando en las islas Canarias en el siglo XVII», *VII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna (3-6 de junio de 2002)*. En prensa.

¹⁰² F. FAJARDO SPÍNOLA, «La Guerra de Sucesión española y la comunidad británica en Canarias, el final de una época», en A. BÉTHENCOURT MASSIEU, *Felipe V y el Atlántico. III Centenario del advenimiento de los Borbones*, Las Palmas, 2002, pp. 49-88.

orden de la sala del Santo Oficio», por estar los navíos lejos, en el surgidero¹⁰³. En otros puertos también dejaron de hacerse a bordo, al menos con regularidad, por diferentes motivos y pretextos¹⁰⁴. En 1653, en ocasión de un choque con los oidores, negaban los inquisidores causar molestias a los navíos, porque nunca se entraba en ellos, «sino que en una iglesia que está en el puerto hacen la visita examinando tres personas del dicho navío, y sin hacer otra diligencia ni ver mercadería se vuelven»¹⁰⁵.

El Tribunal se quejó en varias ocasiones de que gobernadores o corregidores permitían que los extranjeros tuviesen trato y comercio con los vecinos antes de que se hubiese realizado la visita de fe, con el consiguiente riesgo de introducción de cosas prohibidas. Pero estas protestas hay que situarlas en el marco de los conflictos mencionados. En un informe de 1667, dando respuesta a un requerimiento del Consejo dirigido a los tribunales costeros, los inquisidores exponían tranquilamente cómo en Santa Cruz de Tenerife los capitanes y sus tripulaciones circulaban libremente por el pueblo, mientras esperaban que bajasen de La Laguna para las diversas visitas; y que «no les registran las faltriqueras ni los senos, porque no está en estilo y fuera de grande escándalo»¹⁰⁶.

A mediados del siglo XVIII se intentó por la Inquisición volver al procedimiento primitivo, supuestamente vigente. Una carta acordada del Consejo de 26 de noviembre de 1746 exigía que las visitas se hiciesen con todo rigor, y así lo comunicó el Tribunal a los comisarios de todos los puertos, advirtiéndoles de que to-

¹⁰³ A.H.N., Inq., leg. 2366.

¹⁰⁴ En Santa Cruz de Tenerife, en 1594, el guarda del puerto conducía a una casa al capitán, piloto y un pasajero, y allí los retenía, incomunicados, hasta que llegaba desde La Laguna el comisario, quien realizaba allí la visita, A.M.C., Inq., CLXVIII-42; en el mismo lugar, en 1614, se dice que se hará la visita «si la mar diese lugar», CLXXI-31; en La Palma, hacia 1620, se hacían en tierra, hojas sueltas, núm. 4, 16; en Las Palmas, en 1624, el Dr. Baltasar Fernández Castellanos, visitador, defendía haber desempeñado con celo su oficio, embarcándose en los navíos para hacer la visita, lo que otros no hacían por temor a marearse, A.H.N., Inq., leg. 2367.

¹⁰⁵ A.M.C., Inq., LXXVIII-2, carta T/C de 4-VII-1653, f. 33.

¹⁰⁶ A.H.N., Inq., leg. 2374, carta T/C de 3-VI-1667.

maría medidas, «de no ejecutarlo como se manda, valiéndose para ello de la corruptela que han practicado hasta aquí por huir del trabajo»¹⁰⁷. Pero en seguida comenzaron las quejas de los comisarios, exponiendo lo peligroso que resultaban las visitas a bordo, las dificultades para realizarlas, por la falta de colaboración de los capitanes, y finalmente la oposición del Comandante General y de los cónsules. En 1755, a la vista de ello, el Tribunal ordenó suspender la ejecución de las nuevas órdenes¹⁰⁸.

Ya en 1687 el fiscal del Tribunal había pedido la supresión de las visitas, pues, «como al presente se hacen (...), no sirve para el fin de este Santo Oficio (...) conservando las de las aduanas sin estipendio alguno, que es donde se reconoce con certeza si se introducen o no cosas prohibidas»¹⁰⁹.

La visita en la aduana de las mercancías desembarcadas era, en efecto, el otro filtro, éste sí que duradero, pues se mantuvo hasta finales del Antiguo Régimen, por el que había que pasar. No sólo los oficiales inquisitoriales vigilaban para evitar la introducción de lo prohibido, sino que los ministros de las distintas jurisdicciones, lo mismo que los almojarifes, tenían la obligación de estar atentos y de dar cuenta, si algo hallaban, al Santo Oficio. Algunos datos tenemos acerca de libros u otros objetos interceptados, pero en conjunto son muy pocos¹¹⁰. Desde luego, hay que tener en cuenta que, cuando se encontraban libros que decían los extranjeros que eran para su uso, lo normal, al menos después de 1604, es que se les devolviera¹¹¹, y quizás de esto no quedaba siempre constancia documental, a pesar de la obligación de registrarlos ante el Santo Oficio¹¹².

¹⁰⁷ A.M.C., Inq., CLXXVIII-77.

¹⁰⁸ A.M.C., Inq., XLVI-5 y XLV-33.

¹⁰⁹ A.H.N., Inq., leg. 2377.

¹¹⁰ Libros en inglés en Garachico en 1605 y 1606, A.M.C., Inq., CLXXV-62 y CLI-35; espejos procedentes de Holanda con imágenes obscenas, en Santa Cruz de Tenerife, en 1723, Inq., 4-48; libros ingleses en el mismo puerto en 1725, uno de ellos con estampas «injuriosas para el Papa y la Iglesia católica», Inq., CXXIII-19.

¹¹¹ A.H.N., Inq., leg. 2366, carta T/C de 27 de octubre de 1605, y A.M.C., Inq., CLXXV-62.

¹¹² En la inspección que el comisario de La Orotava realizó en 1645,

La visita de las mercancías en la aduana era a menudo poco rigurosa. Según un informe del inquisidor del año 1600, la ropa se acostumbraba inspeccionar abriendo los fardos «por las cabezas», por lo que, para que no creyeran los extranjeros que ésa era «regla infalible», indicaba a los comisarios que se podría a veces hacer que se abrieran «más extendidamente», sin hacer molestia a los extranjeros¹¹³. Los inquisidores se quejaban en 1620 de que era imposible controlar la entrada de libros y papeles mientras las visitas se hicieran como se estaban haciendo por «los gobiernos destas islas», por no hacerse las visitas dentro de los barcos «y a un mismo tiempo por los ministros del Santo Oficio y diputados de la salud y la guerra y abrirles de cuando en cuando los baúles y fardos en la aduana». Parece, pues, que esto no se hacía¹¹⁴.

Otra cosa a añadir era la entrada frecuente de mercancías de contrabando, sin pasar por las aduanas; y, aunque pasasen por la aduana, esto no significa que se registrasen, o que se registrasen bien¹¹⁵. Por más que el objetivo de esas acciones no fuese otro, en la inmensa mayoría de los casos, que el del beneficio económico, el Santo Oficio las perseguía con el argumento de que podían dar lugar a la introducción de libros prohibidos¹¹⁶.

En 1677 daban cuenta los inquisidores canarios de la introducción en las islas, por los ingleses, de gran número de cajetillas de acero para tabaco, algunas de las cuales tenían inscrip-

por orden del Tribunal, en las casas de los mercaderes extranjeros del lugar se encontró un buen número de libros, algunos de los cuales habían sido registrados, y otros no, A.M.C., Inq., vol. XX, 20 serie.

¹¹³ A.M.C., Inq., IX-18.

¹¹⁴ A.H.N., Inq., leg. 2367, carta T/C de 26-VIII-1620.

¹¹⁵ F. FAJARDO SPÍNOLA, «Comerciar con el enemigo. Canarias y la guerra contra Inglaterra (1625-1630)», *op. cit.*

¹¹⁶ Contra el almojarife del Puerto de La Orotava, porque habiendo llegado dos barcas cargadas de ropa se desembarcaron sin que nada entrase en la aduana, 1631, A.M.C., Inq., CLXXVII-192; desembarco nocturno, en Las Palmas, de mercancías, 1637, Inq., CV-39; mercancías entradas por Garachico y desviadas al Puerto de La Orotava sin pasar por la aduana, 1643, Inq., XXIII-13; en 1673 en Las Palmas, y en 1676 en Garachico, se dejaban pasar y entregaban «a las partes» mercancías sin que fuesen visitadas, Inq., CLXII-13.

ciones en inglés o en latín contrarias al Papa¹¹⁷. Los inquisidores manifestaban sus temores y su impotencia, porque los ingleses tenían arrendadas, aunque por personas interpuestas, las aduanas de las Islas, y por ello no se podía confiar en los guardas de las mismas; pues, «viviendo estas personas de los gajes que llevan de los ingleses por su ocupación, se hace muy creíble que con orden suya pasarán sin visitarse los fardos, cajones, cajas y baúles en que quieran introducir libros herejes y otras cualesquier cosas perjudiciales a nuestra santa fee católica».

Un caso, ciertamente singular, nos permitirá concluir que la eficacia de las medidas de control era poca. En 1680 los inquisidores amonestaron al comisario de La Orotava porque, sin él saberlo, John Pendarby, mercader inglés en el Puerto, había ido trayendo libros hasta formar una biblioteca de más de 500 volúmenes, entre ellos Biblias en romance, que algunos canarios habían visto¹¹⁸. Le ordenaron visitar la casa y recoger todos los libros que en ella hallase y llevarlos al convento de Santo Domingo, para examinarlos. La biblioteca, realmente magnífica, contenía clásicos griegos y latinos, y libros de muy variadas materias en inglés, francés, holandés, italiano y español, incluyendo de literatura (Lope, Guzmán de Alfarache, Saavedra, Quevedo, Góngora, Santa Teresa). Había obras de Erasmo, libros de filosofía, medicina, cirugía, matemáticas, náutica, mapas, comercio, de historia, de viajes, gramáticas y vocabularios, de arte militar, etc. De todos ellos, el comisario y los religiosos que los examinaron sólo marcaron quince como peligrosos, mandándose señalarlos y devolvérselos todos a su propietario. John Pendarby, que era socio de Samuel Swan, murió en las Islas. Quizás su biblioteca, o parte de ella, la heredara Swan, quien quince años más tarde, y ya muerto Pendarby, poseía la mayor colección de libros del Puerto de la Cruz, según las fuentes inquisitoriales.

¹¹⁷ En una de ellas, recogida por el Santo Oficio, estaba grabada la figura del papa, con su tiara, y, vuelta la caja, el pontífice era un demonio, con una inscripción que rezaba: «Aecclētia perversa tenet faciem diaboli». A.H.N., Inq., leg. 2376.

¹¹⁸ A.M.C., Inq., CXLVI-27, fs. 321 y ss.

Las actas de las visitas experimentan una evolución formal, que expresa los cambios en las preocupaciones y objetivos del Santo Oficio. En el siglo XVI y principios del XVII dominan las preguntas de carácter religioso, de modo tal que a menudo faltan otras indicaciones como la carga de los navíos, su armamento y el tiempo de navegación. Se atiende más, por el contrario, a quiénes son sus tripulantes, incluso dando sus nombres, o al menos los de una parte de ellos, y desde luego preguntándose por sus creencias, sus prácticas y su comportamiento en asuntos de religión. No faltan, con todo, respuestas estereotipadas a preguntas estereotipadas, inverosímiles en ocasiones, como cuando se dice que todos son católicos en el lugar de procedencia, contra toda evidencia. Las cuestiones de contenido religioso van disminuyendo después, hasta el punto de que se reducen a la pregunta, mecánica, de si traen imágenes o libros prohibidos, y a advertir que al saltar a tierra se comporten con corrección. Finalmente, en el siglo XVIII se reducirá todo a preguntar por los libros, imágenes o estampas. El procedimiento se simplificó también, pues, de hacer comparecer a tres personas —normalmente— de cada navío, en el siglo XVIII se pasa a tomar declaración sólo a una, generalmente el capitán.

El control de los puertos y de las relaciones marítimas constituyó para la Inquisición un asunto de tanta importancia, que creemos poder afirmar que la red de sus ministros se fue constituyendo, en buena medida, respondiendo a la necesidad de tener agentes autorizados en los puertos principales. En el caso de Las Palmas, los visitantes eran religiosos, por lo general de los que servían de algún modo a la Inquisición, que recibían una comisión temporal. En otros puertos también hubo oficiales nombrados ex profeso para las visitas de navíos. En Tenerife, hacia 1580 realizaban las visitas en el puerto de Garachico personas comisionadas a ese solo efecto, en un momento en que la isla tenía un único comisario, residente en La Laguna. Poco más tarde se nombró ya en aquel puerto un comisario permanente del Santo Oficio, antes de que lo tuviese La Orotava. El comisario y otros oficiales de La Laguna bajaban a Santa Cruz para realizar las visitas de navíos, cuando eran avisados. Ello exigía la existencia de personas encargadas de reconocer los

navíos extranjeros que llegasen al puerto e impedir que nadie comunicase con ellos hasta que fuesen visitados por el comisario¹¹⁹. Más tarde se nombró un visitador de los navíos, no siempre en buenas relaciones con el comisario de La Laguna, del que dependía¹²⁰. Finalmente, desde el último cuarto del siglo XVII tendrá Santa Cruz un comisario, como correspondía a un lugar cuya importancia iba a en seguida a crecer, en detrimento de La Laguna. Por lo que respecta al Puerto de la Cruz, siempre dependió del lugar y luego villa de La Orotava, no sin que se extendiesen sus deseos de independencia a la aspiración de tener un comisario propio. En varios momentos del siglo XVIII hubo quejas por parte de los comerciantes del Puerto por los supuestos perjuicios que les causaba, para el rápido despacho de sus mercancías, el hecho de que el comisario residiese en la villa. En 1765 recurrieron al Consejo de la Inquisición, y éste ordenó al Tribunal nombrar a D. Joseph Peraza y Socas, presbítero residente en el Puerto, para que, en ausencia del comisario, D. Ignacio Hernández del Alamo, hiciese las visitas de navíos, sin la obligación de que a este fin le pasase aviso alguno. Sin duda los comerciantes habían sugerido al Consejo el nombre de Peraza. El comisario titular reaccionó exponiendo al Tribunal, con abundancia de argumentos y de testimonios, tomados casi todos a notables vecinos de la Villa, cómo no se seguía ningún daño para el comercio del hecho de que el comisario residiese en La Orotava. Peraza, que al parecer era bastante condescendiente a la hora de las visitas, estaba emparentado con la casa Commins, cuyo apoyo tenía, lo mismo que el de los Cologan, Madan y otros. En un Memorial dirigido al Consejo, los comerciantes no se contentaban ya con la providencia del sustituto, sino que aspiraban a que se pusiera en el Puerto un comisario en propiedad. Pero el asunto se había convertido en un problema «constitucional». Los de La Orotava invocaban la R.C. de 28 de noviembre de 1648, «que es la de la creacion de dha villa»,

¹¹⁹ Comisión dada en 1616 a Juan de Rocha, vecino de Santa Cruz, A.M.C., Inq., CLIV-42.

¹²⁰ A.M.C., Inq., 9-15. El Dr. D. Cristóbal Bandama, comisario de La Laguna, pide al Tribunal que el Dr. Luis González Guirola, beneficiado de Santa Cruz, no visite los navíos. 1673.

por cuanto, a su tenor, debía haber en ella, entre otros cargos y magistraturas, un comisario del Santo Oficio. El Tribunal recomendó al Consejo retirar la comisión dada a Peraza, por cuanto convenía fortalecer la autoridad y dignidad del comisario, y a la muerte de éste en 1767 propuso una solución salomónica: atendiendo la petición de los comerciantes, y al mismo tiempo a que «los vecinos de la Villa no se resientan de que se les dismembra aquella comisaria», el comisario sería de la Villa, pero residiría en el Puerto¹²¹.

¹²¹ A.M.C., Inq., CXXXIV-16; A.H.N., Inq., leg. 2387.