

*Visitas de navío
en el Tribunal de
la Inquisición
de Canarias
en el siglo XVI*

ALEXIS D. BRITO GONZÁLEZ*

* Departamento de Ciencias Históricas.
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

A mediados del siglo XVI, ante la amenaza protestante, la Corona española establece el sistema de visitas de navíos para impedir la entrada de libros e imágenes contrarias a la religión católica y de todo aquello, en definitiva, que pudiese ir en su contra. En los primeros momentos, el sistema no tenía ninguna reglamentación y dependía casi por entero de la capacidad del comisario; a partir de 1579, mediante el acuerdo entre la Inquisición y el Consejo Real, se establece una reglamentación precisa. Por él, se concedía al Santo Oficio la prerrogativa de ser la primera institución que visitase los navíos que llegaban a puerto en busca de objetos prohibidos¹.

Debido a la información que contiene las actas de visitas, éstas se constituyen en un instrumento interesante para averiguar datos sobre los contactos, sobre todo comerciales, con diversas zonas y países de Europa; sobre los conflictos jurisdiccionales entre las diferentes autoridades para realizar las visitas; y para conocer información sobre los protestantes y su llegada y estancia en el archipiélago. Somos conscientes de que las actas no constituyen la totalidad de los navíos que llegaron a las islas ya que su número es notoriamente inferior al que debió ser pero creemos que este trabajo puede tener un doble interés: por un lado, al ser el período inicial, apreciar las vicisitudes, evolución y diferencias que existen con períodos posteriores, cuando el sistema ya se ha institucionalizado; por otro lado, puede constituir una primera aproximación al estudio de las relaciones comerciales del archipiélago con Europa. Por último, queremos completar el estudio de este tipo de fuentes, al haber sido estudiados los siglos XVII y XVIII², en su etapa inicial de implantación.

1.- Las visitas de navío

La primera visita de la que tenemos constancia se realiza en 1564 en Santa Cruz de Tenerife³; desde esta fecha hasta 1599 se realizan un total de 70 visitas, un número

poco significativo si tenemos en cuenta las que se realizan en los siglos XVII y XVIII. Durante estas tres décadas, no se puede decir que exista una evolución en las visitas si nos referimos a regularidad en las mismas; precisamente es la irregularidad lo que podría caracterizar este período inicial, ya que frente a algunos años con varias visitas nos encontramos con períodos vacíos, sin información. Durante las dos primeras décadas, las visitas son esporádicas y, aunque Acosta González afirma que, a partir de 1587, se relanzan las visitas de navío⁴, no será hasta 1593 cuando las visitas empiecen a tener una cierta regularidad, tal y como se puede apreciar en el Cuadro I; además, estas visitas tampoco tienen una persistencia si nos atenemos al lugar de realización de las visitas, ya que en La Palma se concentran en la década de 1590, en Gran Canaria en las zonas iniciales de la década de 1580 y centrales de la de 1590 y en Tenerife en los momentos centrales de ambas décadas.

Aún así, existen numerosos altibajos y no existe una continuidad periódica, bien al alza o a la baja. No obstante, si observamos el Cuadro V, apreciamos cómo existe un aumento continuado de las visitas de navío desde 1593 hasta la primera década del siglo XVII.

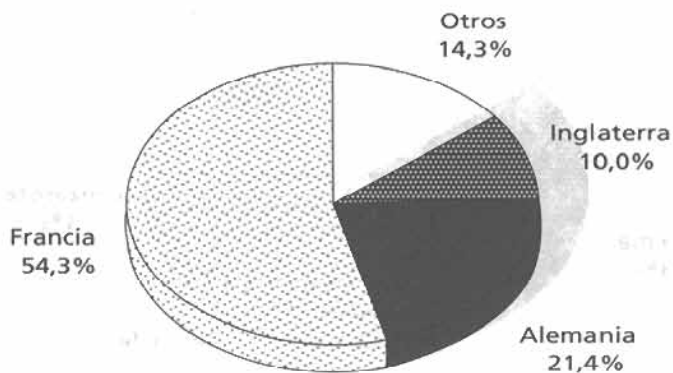
Jaime Contreras señala que los navíos que van a ser especialmente visitados serán los ingleses y holandeses aunque afectará a todos aquellos que comercien con el exterior⁵. En Canarias esta situación será algo diferente (Ver Cuadro II). Los navíos ingleses apenas constituyen el 10% del total de los visitados; y de los holandeses sólo existen dos visitas, al igual que de navíos procedentes de Flandes. Por el contrario, los navíos procedentes de Francia representan más de la mitad - en concreto el 54,3% - de las visitas, destacando especialmente los puertos bretones (Saint-Malo, Roscoff, St. Brieuç)⁶ e los de Normandía (como El Havre o Dieppe) aunque también proceden de otras zonas como Marsella, Olona o

Cuadro I
Evolución de visitas por islas

	La Palma	Gran Canaria	Tenerife	Lanzarote	TOTAL
1564	-	-	1	-	1
1570	1	-	-	-	1
1571	-	1	-	-	1
1574	-	-	1	1	2
1575	-	-	1	-	1
1580	-	2	3	-	5
1581	-	4	-	-	4
1583	-	1	1	-	2
1584	-	-	4	-	4
1585	-	1	1	-	2
1587	-	1	-	-	1
1589	-	2	-	-	2
1590	1	-	-	-	1
1593	2	6	4	-	12
1594	4	2	2	-	8
1595	4	-	1	-	5
1596	5	4	-	-	9
1597	1	1	-	-	2
1598	-	2	-	-	2
1599	5	-	-	-	5
TOTAL	23	27	19	1	70

Fuente: AMC. Elaboración propia.

ORIGEN DE LOS NAVÍOS



Fuente: AMC. Elaboración propia

Cuadro II

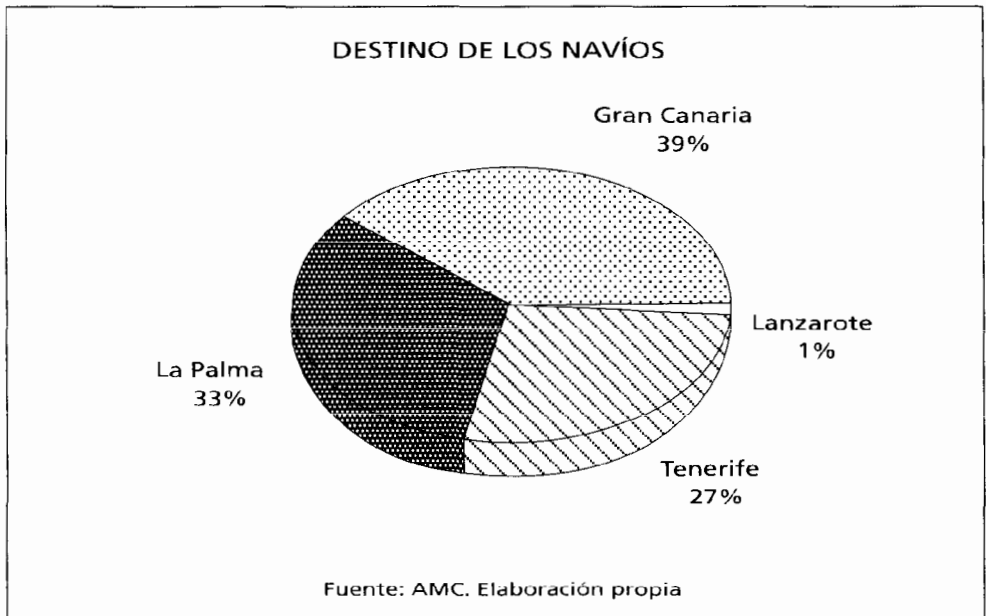
Nantes. Asimismo, hay un importante número de embarcaciones que tienen su origen en diversos puertos de Alemania - el 21,4% - como Hamburgo, Bremen o Emden. Testimoniales son las visitas procedentes del norte de Europa, como Dantzig, Konisberg o Noruega, y de Portugal.

Es curioso constatar como apenas hay visitas de navíos procedentes de Flandes u Holanda, zonas consideradas dentro de la esfera protestante al contrario que el caso de Alemania de cuyos navíos sí encontramos varias visitas; algo similar ocurre con los navíos procedentes de Inglaterra. Por contra, resulta llamativo que más de la mitad de las visitas sean a navíos procedentes de Francia, un país que, si bien en este periodo se encuentra inmerso en las llamadas "guerras de religión" era considerado como católico. Llamativo por cuanto se supone que las visitas eran un instrumento contra la influencia de los protestantes. Este hecho se debe poner en relación con la importancia que los diferentes mercados tenían con el archipiélago, en especial

Francia, Inglaterra y Alemania⁷; mientras, los holandeses, debido a su conflicto con la Corona española, tenían prohibido comerciar con las posesiones españolas y es lógico que esta situación redujese el número de navíos que llegasen a las islas⁸.

En lo que se refiere al lugar de llegada, existe una cierta igualdad entre las islas de realengo, tal y como se observa en el Cuadro III. Existe un ligero predominio de Gran Canaria con el 38,6% mientras La Palma acapara un tercio del total y Tenerife algo más de una cuarta parte - 32,9% para la primera y 27,1% para la segunda - y sólo hay una presencia testimonial en Lanzarote. En el caso de Gran Canaria, los navíos llegan exclusivamente al Puerto de las Isletas mientras que en Tenerife las visitas se reparten entre el puerto de Santa Cruz, Garachico y Daute, con un ligero predominio del primero.

Dentro de las islas reseñadas, podemos encontrar algunos datos significativos referentes al origen de los navíos. Así, a Gran Canaria llegan principalmente navíos fran-



ceses (24 navíos de un total de 27 visitas); en La Palma, encontramos sobre todo navíos de Alemania (11) y de Francia (9). En Tenerife, el origen se halla muy repartido, casi a partes iguales, entre franceses, ingleses y alemanes. Destacar que la mayor parte de los navíos alemanes llegan a La Palma; algo similar ocurre con los navíos franceses y Gran Canaria, lo cual habla en favor de las relaciones comerciales que estas islas tenían con estas zonas europeas en concreto⁹.

Hay que señalar que las visitas se realizan exclusivamente, salvo el caso de Lanzarote, en las islas de realengo, tónica que luego continuará en períodos posteriores¹⁰. La excusa que se plantea generalmente es que en las islas de señorío existía poco comercio y no acudían navíos extranjeros, tal y como señala Jesús González de Chaves para su estudio del siglo XVIII; sin embargo, en los protocolos notariales constan numerosos navíos europeos que llegan a Lanzarote y Fuerteventura, por lo que esta excusa no tiene validez. La situación puede deberse a que, al actuar supuestamente contra la influencia herética, los inquisidores y comisarios se centrasen en las islas de realengo, más pobladas e importantes económicamente y, por tanto, más susceptibles de ser influenciadas por la presencia más numerosa de europeos en sus ciudades y villas.

Además del lugar de procedencia y de llegada, las actas de visita dan abundante información sobre diferentes cuestiones. En primer lugar, las mercancías que se importan desde Europa. En este sentido, hay que señalar que las noticias son bastante vagas ya que no todas las actas de visita dan esta información¹¹; por, otro lado, la información que ofrecen es bastante general ya que no precisan el total de fardos, cajas, etc ni el valor de la carga y, en casi todas las ocasiones, se limitan a citar los productos que traen. También hay que señalar que, originalmente, éste no era el objetivo principal de las visitas, aunque estuviese estrecha-

mente ligado a ello. En líneas generales, los productos que se importan se pueden englobar en tres grandes grupos:

1.- en primer lugar, los llamados "de mercadería" en los que entran todo tipo de telas como lienzos, creas, normandías y ruanes¹²; angeos, brines, cariseas, etc y productos derivados de las mismas como medias, vestidos, etc.

2.- en segundo lugar, productos alimenticios bien de tierra como trigo o centeno¹³; o bien de mar como sardinas y bacalao¹⁴ o arenques en salmuera.

3.- en tercer lugar, productos manufacturados de diversa índole, como materiales para barcos (jarcias y velas¹⁵); sombreros y loza¹⁶; papel blanco¹⁷; madera para pipas¹⁸ y arcos de hierro¹⁹.

En definitiva, los productos que se importan son aquellos en los que las islas eran especialmente deficitarias, es decir, productos manufacturados y de alimentación básica.

Otro tipo de información que ofrecen se refiere a la travesía de la embarcación. Por un lado, encontramos datos sobre la duración de las travesías.

En el Cuadro IV, se puede apreciar la media de la duración de los viajes de algunas ciudades del norte de Alemania y puertos de Francia. No obstante, la duración era muy variable; por ejemplo, desde Saint-

Cuadro VI
Duración media de travesía

Puerto de Origen	Duración media (en días)
Hamburgo	41
Endem	41
St. Brieuc	26
Saint-Malo	25
El Havre	21
Roscoff	16

Fuente: AMC. Elaboración propia.

Malo a Canarias, un navío podía tardar desde 15 días como el navío "La Magdalena"²⁰ o llegar hasta los 40 días como "La María"²¹. Algo similar ocurre con los navíos procedentes de Hamburgo que podían tardar entre 17 y 60 días; desde Endem se podía tardar entre 24 y 70 días; o de Roscoff entre 11 y 20 días. No obstante, en algunos casos el viaje podía ser extremadamente largo como aquellos que procedían del Báltico; de Dantzig se podían en torno a dos meses y de Konisberg casi cuatro meses²². Comparando esta media con la que realizó J. González de Chavez para el siglo XVIII, podemos apreciar que, en algunos casos como los procedentes de Hamburgo, la media de la duración ha disminuído; en otros casos, como el de Saint-Malo, ha aumentado.

Esta disparidad en la duración de los viajes se debe a varios motivos: la rapidez de la embarcación, tiempos favorables para la travesía, la realización de escalas o tropiezos en el mar con piratas y salteadores. De los primeros no tenemos noticias pero, es indudable, que, dependiendo de la temporada, se podían contar con vientos favorables que ayudasen a los navíos y acortasen la travesía.

Otro motivo es la realización de escalas; la mayoría de ellas suelen ser breves, unos pocos días, ya que se utilizan, principalmente, para aprovisionarse de agua y alimentos para la travesía. En algún caso, no obstante, esta escala se puede prolongar durante varias semanas²³. No es extraño que algunas embarcaciones realizasen escala en Madeira o, incluso, en alguna isla del archipiélago canario antes de llegar al destino final²⁴. No obstante, si el puerto de origen se hallaba bastante lejos se realizaban escalas en algún país intermedio como Inglaterra, caso de la nao "San Pedro" que, procedente de Middleburgo, estuvo cinco días en el puerto inglés de Balmu (sic) antes de seguir viaje hacia Sta Cruz de Tenerife²⁵.

Además de los motivos ya mencionados, no hay que olvidar los peligros que se

corrían en la mar: naufragios, temporales, etc²⁶ pero también el riesgo de la piratería, como le ocurrió al navío "San Francisco" que procedía de Marsella. En palabras de su capitán, estando cerca de Gran Canaria "... le corrieron tres navios de yngleses y al cabo de tres dias le tomaron a vista de cabo blanco y le traxeron consigo dos meses o poco mas y al cabo deste tiempo lo dexaron aviendole llevado su navio y mercaderias que el traia y le dieron este que agora trac ...".²⁷

2.- Conflictos jurisdiccionales

Ya hemos mencionado que, en los primeros momentos, la realización de las visitas dependía del buen hacer del comisario o encargado de ejecutarla y que no sería hasta 1579 cuando, después de un acuerdo entre el Santo Oficio y el Consejo Real, se crea una reglamentación precisa para las visitas y se concede al Tribunal de la Inquisición la prerrogativa de ser la primera institución en visitar los navíos. A pesar de este acuerdo, no todos lo aceptaron y muy pronto surgieron los conflictos entre las diferentes autoridades existentes en el archipiélago, siendo la más común entre el tribunal del Santo Oficio y los gobernadores o capitanes generales y sus representantes en los puertos. Así, en una fecha tan temprana como 1571, se produce un conflicto entre el gobernador Diego de Melgarejo y el fiscal del Santo Oficio sobre la visita a un barco bretón que había llegado al puerto de las Isletas y su pretensión de hacerlo primero²⁸. Algo similar ocurre en 1594 cuando el gobernador de Tenerife pretendía visitar los navíos antes que el Santo Oficio²⁹.

Pero ya antes, en 1576, el rey ordena al gobernador Diego de Melgarejo que, cuando llegue un navío al puerto, avise a los inquisidores para que realicen la visita con él y que sólo si éstos se demorasen pudiese realizar primero la visita aunque sólo en materia de armas y contrabando y nunca en cuestiones de fe³⁰. Sin embargo, poco des-

pués, en 1577 el inquisidor Ortiz de Funes manda:

“... se notifique a los almorjafes desta ciudad que no abran ni consientan abrir cofre ni fardo de mercadería donde quiera que vinieren así despaña portugal y de otra qualquiera parte de francia flandes o inglaterra y de qualquiera parte de ytalia sin que avisen primero a este santo officio para que de aquí vaya persona que los visite por el lo qual guarden y cumplan so pena de excomunion y de dozientos ducados ...”³¹

El motivo que daba lugar a estos conflictos y tensiones no era, desde luego, nada altruísta. Ser el primero en visitar los navíos daba la oportunidad de exigir una serie de remuneraciones por la visita e, incluso, de reclamar ciertos servicios como la comida por venir el comisario o visitador de lugares lejanos al puerto de visita. Este tipo de remuneración o pago no estaba recogida en ninguna normativa y dió lugar a quejas por parte de los comerciantes y maestros y capitanes; por este motivo, la Suprema prohibió en 1606 la percepción de derechos³². No obstante, estos derechos se siguieron cobrando durante todo el siglo XVII y aún en el siglo XVIII como lo demuestran las repetidas quejas y escritos elevados a la Suprema por mercaderes, sobre todo extranjeros, como en 1636 cuando varios mercaderes ingleses residentes en Tenerife reclaman al Consejo de la Inquisición por la forma abusiva de las visitas de fe³³.

Cabría pensar que estos conflictos, muchos de ellos de tipo jurisdiccional, fueron más intensos y casi exclusivos del siglo XVI por ser en los primeros momentos donde la delimitación de competencias fuese más difusa. Sin embargo, esto no es así; estas tensiones continuaron produciéndose en el siglo XVII y el siglo XVIII, como ha estudiado J. González de Chavez³⁴. De hecho, no acabarían hasta que las visitas dejasen de realizarse a fines del siglo XVIII, lo que puede dar una idea de la

importancia que podían tener estas visitas para las autoridades isleñas de aquel momento.

3.- Las visitas, arma contra el protestantismo

Como señalamos al inicio de este artículo, las visitas de navío surgen como respuesta ante el brote protestante de mediados del siglo XVI para impedir la entrada de objetos (libros, imágenes, etc) contrarios a la fé católica. Sin embargo, las visitas no se constituyen sólo como un medio de controlar la llegada de objetos; también aparecen como un instrumento de control y actuación sobre los herejes.

Una manera de conocer la importancia de las visitas como arma contra el protestantismo radica en la estructura formal, es decir, en el cuestionario que se hacía a diferentes testigos que venían en la embarcación llegada al puerto. Fruto de esta instrumentalización de las visitas es que la mayor parte de las preguntas que se realizan en este período, a diferencia de lo que ocurrirá con posterioridad, se centran en cuestiones religiosas. Un cuestionario tipo a un testigo sería como sigue:

1.-Cómo se llama, de dónde es, qué oficio tiene.

2.-De dónde partió, cuánto hace, qué puertos ha tomado y para donde va.

3.-Cuantas personas vienen, cómo se llaman, de dónde son naturales y qué oficio tienen.

4.-Si de donde partió es tierra de cristianos y si en ella publicamente se dice misa y oficios divinos.

5.-Si sabe o ha oído que alguien haya dicho o hecho algo contra la fe o lo que enseña la Iglesia.

6.-Si sabe que todos los que vienen en dicha nao son cristianos católicos y como tales les ha visto.

7.-Si sabe o ha oído que alguno haya dicho algo contra Dios y la Virgen o el Papa y la Iglesia en general.

8.-Si sabe de alguien que haya comido carne en viernes o vigilia.

9.-Si traen libros o imágenes. el cual se realizó en Garachico a diferentes testigos de la nao "Elizabeth" procedente de Escocia³⁵. Este sería el cuestionario base que se realizaba habitualmente, salvo ligeras variaciones como la fusión de dos preguntas en una o el orden alterado de alguna pregunta. Como se puede apreciar, dos tercios de las preguntas hacen referencia a temas religiosos; con ello, se pretendía averiguar con exhaustividad si los recién llegados eran realmente cristianos o se hacían pasar como tales.

Para una mayor profundización, en numerosas ocasiones también se les pregunta si rezan y qué rezan. Aquí las respuestas son muy similares, con un predominio del Padrenuestro y el Ave María, tanto por la mañana, mediodía y tarde. No obstante, en algún caso se salen de la norma como en el navío "La Esperanza" que partió de Saint-Malo y donde se rezaba maitines y vísperas, por la mañana, y la Salve Regina, Ave Maristela (sic) y Oh Gloriosa Domina y Magnífica, por las tardes³⁶.

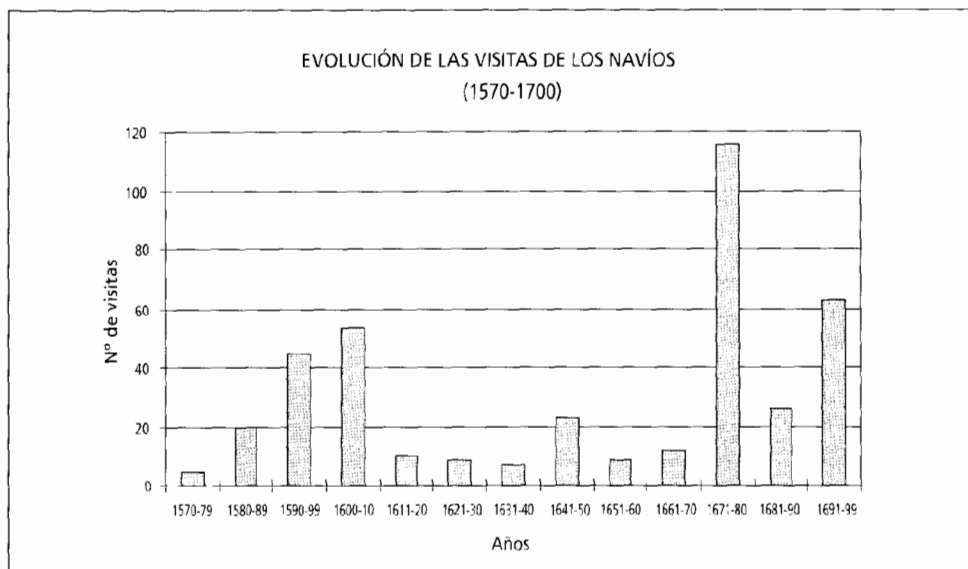
Junto al cuestionario, no hay que olvidar que la carga era revisada dos veces: una a bordo y otra en tierra, tras ser descargada. Se abrían los fardos, se miraban las pertenencias personales, etc con el objeto no sólo de buscar objetos prohibidos sino también de controlar el contrabando.

Llegados a este punto, cabe preguntarse si las visitas realmente funcionaban o, por el contrario, no servían para impedir la llegada de objetos contra la religión católica. No hay que olvidar que, a pesar del cuestionario tan exhaustivo, los inquisidores sólo podían actuar contra la tripulación y pasajeros por delitos cometidos después de haber llegado a puerto y no por los realizados en la travesía o en su tierra, es decir, por ser protestantes. Por otro lado, en ninguna visita se encon-

traron imágenes religiosas y apenas se hallaron libros, como el caso en que se halló un libro intitulado fray Luis de Granada, segunda parte del libro "Guia de pecadores"³⁷; o un libro nombrado "Memorial de la vida cristiana"³⁸, es decir, preferentemente publicaciones de temática y carácter religioso. Además, a pesar del celo inquisitorial, seguía existiendo el contrabando y numerosos protestantes y barcos llegaban a las islas con pasaportes falsos, como se descubrió en 1593 en Las Palmas cuando tres navíos holandeses fueron embargados y sus tripulaciones detenidas por contrabando y protestantismo³⁹.

Si observamos el Cuadro V, apreciamos que la mayor presión, en lo que se refiere a las actas de visita, se producen en la transición del siglo XVI al siglo XVII, concretamente entre 1593 y 1610, con el mayor número de visitas⁴⁰. Los tratados de la Corona española con diferentes países europeos, entre ellos algunos de los considerados como heréticos caso de Inglaterra u Holanda, en los primeros años del siglo XVII van a calmar los ánimos inquisitoriales contra el protestantismo. A partir de entonces, las visitas se reducen y se mantienen en unos niveles similares hasta el último tercio de siglo; el incremento que se produce a finales del siglo XVII se deberá a otros motivos, completamente diferentes a los que dieron lugar a las visitas. Por entonces, las visitas se habían institucionalizado y eran un mero formalismo utilizado por comisarios para la percepción de algún tipo de remuneración.

En favor de las actas de visita, hay que decir que, si bien, su utilidad resultó bastante discutible, la información que ofrecen sobre otras cuestiones referentes al comercio y relaciones del archipiélago canario con Europa es bastante importante y, en este sentido, se han convertido en una valiosa fuente para el conocimiento de estas cuestiones.



Cuadro V

Apéndice

A.M.C. Inquisición CV-22

“en el lugar e puerto de garachico que es en esta ysla de thenerife en dos dias del mes de enero de mill e quinientos y noventa y cinco años ante el padre fray gaspar armas comissario del santo officio de la ynquisicion destas islas en la de la palma residente en esta dicha isla y por presencia de mi juan marrero presbitero notario apostolico paresio siendo llamado un hombre que parese aber benido en un navio que a este puerto llego oy dicho dia del qual fue recibido juramento en forma de derecho so cargo del qual prometio de decir verdad y se le hizieron las preguntas siguientes

Preguntado como se llama de donde es naural y que officio tiene

dixo que se llama estevan giraldo y ques natural de samalo en bretaña y vezino y ques mercader del navio nombrado la esperanza que esta surto en el roque deste puerto de quien es maestro pedro fiux vezino de samalo

Preguntado de que tierra y puerto partio quanto a que puertos a tomado y para donde yva

dixo que partio de samalo ayer que se conto primero de enero tres semanas y que tomo la isla de la madera y que venian para esta isla o la de la palma

Preguntado quantas personas vienen en el dicho navio de donde son naturales y vezinos y que officios tienen

dixo que vienen trese hombres y dos muchachos y que el maestre se llama pedro tuix vezino de samalo de donde es natural jaque butier natural de erqui junto a samalo oliver del villar de samalo marinero cristoval thomas pasajero vezino de samalo hamon xales vezino de samalo marinero bernal cruz de samalo marinero metunez surjano de samalo pedro bujer marinero de samalo bernal pele marinero de samalo juan pican carpintero de samalo jorje jan muchacho mercader en compañia deste testigo juan droyete grumete de samalo julian danit grumete de samalo

Preguntado la tierra y puerto de donde partio si es de catholicos y si en ella se dize publicamente missa sermon y los demas officios divinos dixo que es tierra de catolicos y en ella se dize missa publicamente y los demas officios divinos y ay obispos y canonicos todos muy catolicos

Preguntado si sabe o a oydores que alguna persona aya dicho o hecho alguna cosa que sea o parezca ser contra nuestra santa fee catholica y ley evangelica o contra lo que enseña manda y predica la santa yglesia catholica romana

dixo que no sabe ni a oydores lo que se le pregunta ni tal a oydores de personas en samalo porque grazias a dios todos son muy catholicos cristianos

Preguntado si sabe que alguno aya dicho mal de dios santa maria o de algun santo o contra el papa o el estado eclesiastico en comun

dixo que no sabe ni a oydores nada de lo que se le pregunta

Preguntado si sabe que alguna persona aya comido carne en viernes o en otro dia prohibido por la iglesia

dixo que no lo sabe ni lo a oydores

Preguntado si los que vienen en el navio son catholicos cristianos y si resan y se encomiendan a dios que resan y a que oras

dixo que todos los que vienen en el dicho navio son catholicos cristianos y como tales este testigo les a visto por la mañana resan las oras canonicas que son maytines y visperas y las demas oras y a las tardes resan la salve regina y abe maristela y o gloriosa domina y magnifica

Preguntado que ymages y libros traen en el dho navio

dixo que los libros que vienen en el dicho navio son oras en que resan y este testigo trac un libro se dice memorial de la vida cristiana y esta es la verdad por el juramento que hizo declaro ser de hedad de cinquenta años ...".

NOTAS

- 1 Para un mayor acercamiento al tema, veáanse Contreras, Jaime: *El Santo Oficio de la Inquisición de Galicia. 1560-1700*. Madrid 1982 pp. 151-157; y Lea, Henry: *Historia de la Inquisición española*. 3 Vols. Madrid 1983 Vol. III pp. 320-330. Asimismo, se pueden encontrar datos interesantes al mismo referidos a Canarias en Acosta González, Andrés: *Estudio comparativo de tribunales inquisitoriales*. Madrid 1991 pp.124-126.
- 2 TORRES SANTANA, ELISA: "Visitas de navíos extranjeros en Canarias durante el siglo XVII". V *Coloquio de Historia Canario-Americana* (1982) Las Palmas de GC 1985, Tomo IV pp. 424-444; GONZÁLEZ DE CHAVEZ MENÉNDEZ, JESÚS: "Las visitas de navío en el Tribunal de la Inquisición de Canarias. Siglo XVIII". VII *Coloquio de Historia Canario-Americana* (1986), Las Palmas de GC 1990, Tomo II pp. 713-732.
- 3 (A)rchivo del (M)useo (C)anario Inquisición Sin catalogar (1564/Junio/17).
- 4 ACOSTA GONZÁLEZ, ANDRÉS: *Estudio comparativo ...* op. cit. pp. 126.
- 5 CONTRERAS, JAIME: *El Santo Oficio de la Inquisición...* op. cit. 151-152.
- 6 Esta tónica continuará durante los primeros años del siglo XVII. TORRES SANTANA, ELISA: "Visitas de navíos ..." op. cit. pp. 439-441.
- 7 LOBO CABRERA, MANUEL: *El comercio canario europeo bajo Felipe II*. Funchal 1988 pp. 171 y siguientes.
- 8 No obstante, la no aparición de holandeses también tiene otros motivos. Era de todos conocidos que los holandeses eran principalmente protestantes y, por tanto, susceptibles de sufrir un mayor control por el Santo Oficio de ahí que probablemente aparezcan en el archipiélago bajo otra nacionalidad, es decir, realizando contrabando y fraude. Esto es lo que se desprende del estudio de Thomas, Werner: "Contrabandistas flamencos en Canarias: 1593-1597". IX *Coloquio de Historia Canario-Americana* (1990), Las Palmas 1993, Tomo II pp. 55-92.

- 9 No hay que olvidar que en La Palma existía una importante colonia de flamencos y alemanes asentados desde principios de siglo; las relaciones de Gran Canaria con Francia fueron importantes durante este período como ha estudiado Lobo Cabrera, Manuel en *El comercio canario europeo ...* op. cit. pp. 171-173.
- 10 La excepción a esta norma la constituirá Lanzarote donde se realizarán 13 visitas durante un breve período del siglo XVII; y una visita en La Gomera durante el mismo período. TORRES SANTANA, ELISA: "Visitas de navíos extranjeros ..." op. cit. pp. 432.
- 11 En concreto, son 29, casi la mitad, las que no lo ofrecen. Es de resaltar que la mayor parte son visitas realizadas en La Palma (20 de 23 no ofrecen este tipo de datos); en el lado contrario se encuentra Las Palmas en el que todas las actas sí ofrecen esta información.
- 12 Como las que trae el navío "El Angel" desde St Brieuc a Las Palmas. A.M.C. Inquisición CLVII-4 (1596/Julio/15).
- 13 El navío noruego "Verguer Bote" trae 50 lantere (sic) de trigo y centeno a Las Palmas. A.M.C. Inquisición CV-7 (1593/Noviembre/24); o el navío "La corte de Borgoña" que lleva hasta 2.000 fanegas de trigo y centeno de Amberes a Garachico. A.M.C. Inquisición Sin catalogar (1583/Mayo).
- 14 A.M.C. Inquisición CV-7 (1593/Diciembre/24). Los trae el navío "La María" desde Saint-Malo.
- 15 Que lleva una nao inglesa a Sta Cruz de Tenerife. A.M.C. Inquisición CLXXV-59 (1574/Febrero/1).
- 16 LOZA DE AVETO que transporta el navío "San Antonio" a la Gomera aunque arriba a Daute. A.M.C. Inquisición XLI-23 (1580/Julio/21).
- 17 Este productos aparece en algunas ocasiones como el que trae la nao "La Glaude" de Dieppe a Las Palmas. A.M.C. Inquisición CLIV-62 (1580/Noviembre/17).
- 18 Este producto aparece en varias ocasiones como las que trae la nao "La lebrera" a Las Palmas desde El Havre. A.M.C. Inquisición Sin catalogar (1583/Febrero/18).
- 19 A.M.C. Inquisición Sin catalogar (1594/Julio/7). Los trae de Nantes a Las Palmas el navío "La Buenaventura".
- 20 A.M.C. Inquisición CLV-31 (1581/Julio/21).
- 21 A.M.C. Inquisición CV-7 (1593/Diciembre/24).
- 22 Como el navío "El Aguila Negra" que llega a Las Palmas procedente de esta ciudad báltica, aunque declaran que estuvieron un tiempo, sin especificar en Bergen (Noruega) a donde llegaron por temporal. A.M.C. Inquisición Sin catalogar (1597/Febrero/5).
- 23 Como el caso de un navío inglés que tardó 44 días desde Inglaterra a Sta Cruz de Tenerife; aunque de ellos estuvo 21 días en una escala en Madeira. A.M.C. Inquisición LV-17 (1584/Diciembre/9).
- 24 Así, el navío "Verguer bote" procedente de Bergen en Noruega hizo escala en Lanzarote antes de llegar a Las Palmas. A.M.C. Inquisición CV-7 (1593/Noviembre/24).
- 25 A.M.C. Inquisición CLXXV-74 (1584/Octubre/24).
- 26 Como el navío "San Antonio" que partió de Avero hacia la Gomera pero que, debido a un temporal, arribó a Daute en Tenerife. A.M.C. Inquisición XLI-23 (1580/Julio/21).
- 27 Otro testigo ratifica lo mencionado y aclara que en esos dos meses los llevaron a Guinea. A.M.C. Inquisición XXXVIII-37 (1598/Octubre/4).
- 28 A.M.C. Inquisición Sin catalogar (1571/Octubre/31).
- 29 Para ello alegaba que tenía orden del presidente de la Real Audiencia de Canarias de visitarlos primero, según carta del comisario de Sta Cruz de Tenerife. A.M.C. Inquisición CLXVIII-42 (1594/Febrero/4).
- 30 A.M.C. Inquisición Sin catalogar (1576/Agosto/8).
- 31 A.M.C. Inquisición Sin catalogar (1577/Febrero/22).
- 32 Según carta acordada de 10 de Noviembre de 1606. Citado por Contreras, Jaime en *El Santo Oficio de la Inquisición de Galicia ...* op. cit. pp. 151-157.
- 33 A.M.C. Inquisición CLXIII-66. Y todavía en 1675 el cónsul y residentes ingleses en Tenerife elevan un escrito para que el Santo Oficio no cobre los 40 reales de las visitas por ir contra las paces entre Inglaterra y España. A.M.C. Inquisición CLXXIV-70.
- 34 Los conflictos también se pueden resumir en conflictos por la realización de las visitas y por el cobro de derechos por ellas. GONZÁLEZ DE CHAVEZ, JESÚS: "Las visitas de navío ..." op. cit. pp. 713-732.
- 35 A.M.C. Inquisición XXI-12 (1594/Diciembre/31).

- 36 Según testificación de Esteban Giraldo, mercader. A.M.C. Inquisición CV-22 (1595/Enero/2).
- 37 Se encontró en la nao "San Miguel" que procedía de Inglaterra. A.M.C. Inquisición XXXVIII-30 (1581/Agosto/2).
- 38 El libro lo lleva Esteban Giraldo, mercader, que viene en el navío "La esperanza". A.M.C. Inquisición CV-22 (1595/Enero/2).
- 39 La mayoría de los presos, 51, desfiló en el auto de fe de 21 de Diciembre de 1597 y unas 20 causas se despacharon en los años siguientes a este auto. Para una mayor profundización en este asunto, véase Thomas, Werner: "Contrabandistas flamencos en Canarias..." art. cit. pp. 84.
- 40 También se produce un incremento en el número de procesos por cuestiones de fé, de protestantismo, cuestiones heréticas y asuntos relacionados con el tema. ACOSTA GONZÁLEZ, ANDRÉS: *Estudio comparativo...* op. cit. pp. 140-142.