

EL CONTROL DE LA INQUISICIÓN SOBRE LA NAVEGACIÓN EN EL ARCHIPIÉLAGO EN EL SIGLO XVIII

Jesús González de Chávez Menéndez

El Santo Oficio ejercía su control sobre la navegación en el Archipiélago por medio de las visitas y licencias de navíos: todas las embarcaciones, nacionales y extranjeras, cuando arribaban a las islas recibían la visita del tribunal; y antes de zarpar sus capitanes o maestros debían presentar la “licencia” del inquisidor o del comisario al gobernador, castellano o guarda del puerto para que les dejasen salir. El sentido de estas dos medidas era diferente. Con las visitas de navíos se pretendía establecer una especie cordón sanitario que impidiese la penetración del virus herético en la Monarquía, por medio de libros, imágenes, o *viva voce*; porque se averiguaba la religión de las tripulaciones, y se les advertía, si no eran católicos, como debían comportarse y de las consecuencias que podían derivarse de no hacerlo como estipulaban los capítulos de las paces acordadas entre las respectivas naciones. Con las licencias –que afectaban también, y con el tiempo casi exclusivamente, a los barcos del tráfico interinsular– lo que se buscaba era posibilitar el buen funcionamiento del tribunal, “el libre y recto ejercicio del Santo Oficio”; concretamente la comunicación y correspondencia del Tribunal con los comisarios y la Suprema.

Estas licencias no eran un privilegio exclusivo de la Inquisición;¹ tampoco las visitas; pero las de la Inquisición fueron las únicas que se cuestionaron y resistieron en este período. Las licencias –tal vez por desidia o desinterés de los comisarios, que no obtenían ningún provecho personal por ellas– no se sacaban ya en las primeras décadas del siglo en los dos principales puertos de las islas, el de Santa Cruz de Tenerife y el de La Orotava, por los barcos “de cubierta”, aunque sí por los del tráfico interinsular. Se mantenían sin embargo en Las Palmas, donde el Tribunal tenía su sede, y en el resto de las islas.²

A partir de los años centrales del siglo, pero sobre todo en el último tercio, se multiplican las negativas de capitanes y maestros a sacar la licencia del Tribunal. Los gobernadores, que deberían exigírsela como requisito previo para la expedición de las suyas, lo toleran, e incluso les incitan. De las islas menores, donde la mayoría de los barcos se dedicaban al tráfico entre las islas, y hasta entonces no se habían resistido, empiezan a llegar quejas de los comisarios. La autoridad de los inquisidores en Las Palmas era suficiente para obligar e intimidar a los capitanes, pero no, en las demás islas, la de los comisarios.

En 1781 el Tribunal solicita el amparo del capitán general, que accede y previene a los gobernadores que no despachen sus licencias si antes no se les presentaba el “papel de aviso” firmado por los comisarios. El apoyo del capitán general, sin embargo, era, por decir lo mejor, más pasivo que activo. Es decir, reconocía el privilegio del Tribunal pero no hacía lo suficiente para que sus subordinados cumplieren su mandato y exigiesen a los maestros o capitanes de barcos el “papel de aviso” antes de otorgarles su

licencia. Atendía las quejas que le llegaban regularmente por el conducto del comisario de Santa Cruz de Tenerife y prometía ocuparse del asunto, y poco más. En su entorno adivinamos una actitud más hostil que seguramente no dejó de afectarles.

El caso es que fuera de la sede, en Tenerife, donde ya no son sólo los barcos “de cubierta” o “del comercio” –los que iban a Europa o América– los que no sacan el “papel de aviso”, sino también los barquillos del tráfico interinsular, y en las islas “menores”, a pesar de las periódicas reconveniones y las gestiones ante el capitán general de los inquisidores, después de 1781 en lugar de disminuir aumenta la desobediencia.³

Donde, salvo algún incidente aislado, se mantuvo en vigor hasta el final el “papel de aviso”, fue en Las Palmas, donde por tener allí el Tribunal la sede y sus ministros de mayor rango y prestigio, fue capaz de vencer cualquier oposición (y puso también más empeño, puesto que era indispensable para el buen funcionamiento de la organización). En 1802 el coronel y gobernador de armas, D. Juan del Castillo Olivares, se disculpa ante los inquisidores por haber permitido que saliera una embarcación para Cádiz sin el consabido papel de aviso, asegurando que había procedido sin malicia.⁴ Esta actitud contrasta con la del gobernador de Lanzarote, D. Francisco Guerra y Clavijo, que de 1790 a 1799, boicoteó sistemáticamente los esfuerzos del comisario para poner en vigor “el papel de aviso”, sin que sirvieran de nada los recursos al capitán general, ni el bombardeo de papeles –cartas y documentos– a que lo sometió el comisario.

El control que podía ejercer la Inquisición por esta vía sobre la navegación en el Archipiélago era muy escaso ya a principios de siglo, y casi nulo, salvo en la sede, al final de su existencia. El Tribunal, en el mejor de los casos, tenía noticia de los barcos que salían y su destino, por si tenía pliegos –o reos– que remitir, y nada más. El hecho de no servir las licencias sino indirectamente a “la causa de la fe”, sin duda restó apoyos al Tribunal, o le privó de razones frente a sus adversarios.

El control sobre la navegación que se ejercía por medio de las visitas era muy superior, pero también muy limitado. Para valorarlo hemos de atender al modo en que realmente se hacían las visitas; a la práctica, no a la normativa, porque ésta, como veremos, se incumple sistemáticamente.⁵

En 1802, respondiendo a un cuestionario enviado por el Consejo, los comisarios de los principales puertos de las islas, informan acerca del modo en que se realizaban las visitas en sus respectivos puertos.⁶ El de La Orotava decía que

luego que da fondo la embarcación, el Guarda del Tribunal que está en dicho Puerto me da parte para que baje, y bajo con los Ministros que quieren y Notario, y el Guarda trahe el Capitán a mi casa, y allí se hace la vicita y se escribe todo, y firman Comisario y Notario; y si no se entiende el idioma se trahe Prático que lo entienda. Y luego que descarga la embarcación se buelve a avisar para la vicita de Aduana, asistiendo los mismos del Tribunal, pues ay orden de Su Magestad de no poder sacar nada de dicha Aduana sin la vicita del Tribunal. Los Navíos de G[u]erra no se vicitan, pues lo an recistido los Capitanes; ni los franceses lo han querido permitir en esta G[u]erra.

El de Santa Cruz que

inmediatamente save que a entrado Embarcación de comercio que pertenesca visitarse por el Santo Oficio, hase llamar por medio del Alguacil mayor al Capitán de ella a su propia casa, a onde le acompaña dicho Ministro, y allí, en presencia del Notario, se le resive juramento, que hase dicho Capitán según su religión, de esponer la verdad, bajo de la qual se toma conocimiento de su destino y salida, de la religión que profesa, como la tripulación que conduce la carga, y si se hallan a su bordo algunos libros, papeles, estampas, figuras u otra cosa que esté sujeta al conocimiento del Tribunal y sus ministros, cuya diligencia firma el Comisario, el Capitán, el Notario y el Alguacil Mayor.

Tampoco allí se visitaban los navíos de guerra ni los franceses, que no querían “sujetarse a esto”; ni en La Palma, donde pasaba el comisario, acompañado por el alguacil y el notario, “a la Plasuela del Muelle, en donde se executa dicha vicita, y segregados de la gente que concurre; siendo condusido dicho Capitán después de evacuada la de Sanidad por Capitán de Mar. Y si dicho Capitán es de distinto Idioma se toma Intérprete para haserle las preguntas de estilo”. En El Hierro, según el comisario “nunca se ha verificado llegar a él varco estrangero y, por lo mismo, practicádose visita”. En Lanzarote “no se hace otra vicita o reconocimiento que el interrogar baxo de juramento a los respectivos capitanes de ellas, de donde salieron y su destino; que personas, mercaderías, pinturas y libros conduce”. En Fuerteventura y La Gomera no había comisarios. En Las Palmas, después de la visita a bordo de sanidad, bajaban los capitanes a tierra e iban primero, acompañados por un soldado, a prestar declaración a la residencia del gobernador de armas, y luego al Tribunal o a la posada del inquisidor decano, donde se les formulaban las preguntas de rigor; cuando se descargaban los efectos iba el secretario a la aduana.

Las embarcaciones “visitadas” por la Inquisición eran, en principio, todas las “del comercio”, extranjeras y nacionales, que venían de fuera del archipiélago, los barcos “de cubierta”; es decir, justamente, las que no sacaban licencia o papel de aviso. No se visitaban las de guerra y corsarias. Pero como informa el Tribunal a la Suprema después de recabar noticias de los comisarios, los comerciantes –protegidos por los “Administradores de Rentas y Ministros de la Comandancia General”– se resistían, especialmente los franceses. Desde que se instituyeron las visitas de navío hubo resistencia u oposición por parte de los comerciantes y de los poderes o jurisdicciones que tenían competencias en la navegación y el comercio,⁷ la novedad es que ahora lo que logran no es una moderación de los derechos o una modificación de los métodos que la haga menos molesta, sino evitar la visita.

En las declaraciones de los comisarios y en el informe de los inquisidores se mencionan dos tipos de visita: la visita de navío *stricto sensu*, que se había reducido a una declaración del capitán ante el comisario o –en Las Palmas– el inquisidor decano, y la visita de aduana. La visita (‘inspección’) de navío era originalmente una visita a bordo –la acordada de 19 de mayo de 1581 ordenaba el reconocimiento de las mercaderías, cofres y camas de los marineros–, ignoramos cuándo dejaron los comisarios de ‘visitar’ las embarcaciones, pero ya a comienzos del siglo XVIII en Canarias la visita se hacía –más o menos– como hemos visto. En febrero 1746 el Consejo, enterado de que las visitas no se hacían “con la formalidad acostumbrada”, mandó cumplir “puntualmente las instrucciones y cartas acordadas sobre visita de

embarcaciones y licencias correspondientes para su paso”, y una carta acordada del 26 de noviembre manda que se vuelvan a hacer las visitas a bordo⁸. Pero nada cambió hasta 1755, en que el inquisidor D. Juan Guerrero Berrio, que había tomado posesión en abril del año anterior, quiso acabar con la “corruptela” y poner en vigor la visita a bordo. A principios de marzo envió una “carta orden” a los comisarios para que

hecha la visita de la salud por la Justicia Real (a quien toca según las órdenes de el Rey avisar al Santo Oficio estar evacuada, para que antes de saltar en tierra ninguna de las personas que trahe pueda executar la suya), pasará a bordo de ellas y examinará al Capitán en la conformidad que lo ha acostumbrado en tierra, visitará las cajas, camas del capitán, tripulación y pasajeros, la cámara y demás sitios, y encontrando libros, pinturas o estatuas prohibidas, que se conducen para bender, lo recogerá y pondrá presos a los conductores, dando cuenta al Tribunal; y reconocerá también los libros que tragesen para su uso, y siendo prohibidos los anotará donde pueda verlo qualquier cathólico si llegase a sus manos.⁹

Consciente de que la novedad podía ser causa de “discordias” mandó también comunicar antes la orden “a las justicias y demás personas que puedan resistirla”, e informar de las “resultas” y de la ejecución.

En efecto, ya en la primera visita a bordo, el mismo día que el Tribunal dictó el auto, el 10 de febrero –antes del envío de la “carta orden” a los comisarios–, se hicieron notar estas personas que podían resistirla. Los ministros de la Inquisición a duras penas lograron llegar al barco. El guarda del Tabaco, aleccionado por otras autoridades –incluido un oidor de la Audiencia– había advertido a los barqueros para que no les llevasen a bordo. La Inquisición le formó autos. La Audiencia, el juez conservador y el administrador general de Rentas formaron los suyos para disculpar a su dependiente. Para evitar competencias el Tribunal acepta sus disculpas.

Al poco tiempo se reciben las respuestas de los comisarios. El de Santa Cruz –el 17 de marzo y 11 de abril– y el de La Orotava –el 25 de abril– informan de la resistencia de los comerciantes y de los cónsules, y del peligro que supone embarcarse en los botes para ir a los barcos, pues, como dice el de Santa Cruz, “aún en los prácticos de esta mar y criados en este ejercicio se miran muchas desgracias”. El 3 de mayo el de La Palma, escribe que a imitación de Tenerife, también allí se han “conmovido” los comerciantes.

El Tribunal, en vista de que el capitán general dice que no puede sujetar a los extranjeros a la visita a bordo, decide suspender la orden hasta dar cuenta al Consejo. El Consejo no responde y vuelven a consultarlo al año siguiente, cuando en las demás islas, siguiendo el ejemplo de Tenerife y La Palma, se da también la “repugnancia” de los comerciantes “y de los Ministros del Santo Oficio, porque dicen se marean, que arriesgan su vida y no adelantan en estas visitas sino el trabajo, a que conlleva la corruptela de las Justicias, que debiendo hacer la de la salud en las embarcaciones la hacen en sus casas”.¹⁰ No se volvieron a intentar las visitas a bordo. En 1790, ante la resistencia de la misma coalición –capitanes, comerciantes, cónsules, empleados de la aduana y capitán general– a la visita de aduana, el Consejo manda que se haga con todo cuidado la de las embarcaciones, pero el Tribunal contesta que eso sería innovar y motivo de nuevas disputas con los gobernadores de armas.

En el último cuarto de siglo, en efecto, arrecia la oposición contra la visita de aduana.¹¹ Como siempre son los comerciantes de Santa Cruz de Tenerife y La Orotava –con el apoyo de los empleados de la aduana y el capitán general– los que llevan la voz cantante. Pretextando unas reales órdenes de 1768 y 1781, pretenden que los ministros del Santo Oficio sólo aparezcan por las aduanas cuando los empleados de ésta les avisen porque encuentren algo que toque al Tribunal. El administrador general de la aduana de Santa Cruz de Tenerife en una carta al Tribunal de 28 de febrero de 1789, dice “resultará inútil y extraña del Instituto del Santo Tribunal, y solo lesiva del Comercio, qualquiera otra visita y marca de los fardos de Mercaderías”.¹² Ni las gestiones del Consejo, ni los recursos del Tribunal ante el capitán general dieron resultado. En 1802, ya lo hemos visto, la visita de aduana sólo se hacía en el Puerto de la Orotava y en Las Palmas.

De todas maneras, el control que podía ejercer el Santo Oficio con la visita de aduana, aun en el caso de que se hiciesen, era ilusorio. Con tantos enemigos en las aduanas, con los empleados de ésta conchabados con los comerciantes y los cónsules, que tenían de su parte, además, a la máxima autoridad del archipiélago, el capitán general, que residía en el puerto más importante, los ministros del Santo Oficio, que acudían cuando se les llamaba –si no más tarde– no podían evitar la introducción de libros, papeles, o imágenes prohibidas. Ellos lo sabían y se conformaban con cobrar los derechos y realizar las visitas –las que podían– para que no decayesen ni sus ingresos ni el privilegio del Tribunal.

No obstante, a sabiendas de que rara vez acontecía que los ministros encontrasen en las visitas algo perteneciente al Santo Oficio, el Consejo y el Tribunal siguieron hasta el final instando a los comisarios a mantener la vigilancia. En una carta del inquisidor general de octubre de 1819 se decía:

Ha llegado, Señores, a nuestra mano una estampa o caricatura en que la persona de S.M. y Su Gobierno, el Tribunal del Santo Oficio y sus procedimientos, los ministros regulares y su doctrina o influencia son injuriados del modo más infame, calumnioso y horrible, proclamándose al mismo tiempo la rebelión y la revolución.

Y pedía al Tribunal que “redobléis vuestro celo”. Éste manda que se libren circulares a los comisarios “de estilo, incluyendo al de la Ciudad de La Laguna”.¹³ El resultado fue el previsible: casi nulo. Casi, porque estas circulares sí que servían para mantener a los comisarios en estado de alerta. Si no por las visitas, por otros conductos los comisarios podían tener noticias de la circulación de papeles prohibidos, y aunque no diesen con ellos –que pocas veces lo lograban– con sus indagaciones podían dificultar y limitar su difusión.

A este respecto es ilustrativo –y también de la eficacia de estos controles– lo ocurrido en la isla de Tenerife a principios de ese mismo año de 1819.¹⁴ El 7 de enero, el comisario de Santa Cruz de Tenerife, D. José Mamerto del Campo, escribía al Tribunal:

M.Y.S. No había acusado a V.S. el recibo del Real Decreto para recoger el periódico intitulado el Español Constitucional que se publica en Londres, y en que se han suscrito algunos malos Españoles, creyendo poder aclarar unas

noticias obscuras que antecederamente a la llegada a mis manos de dicha orden tenía, de un Periódico que parece corría en la Ciudad de La Laguna, venido en el Paquete Correo Inglés que llega al Puerto de la Orotava mensualmente, y creo será el mismo. He hecho varias diligencias para aclarar estas noticias obscuras de dicho papel, y de las personas que podían tenerlos, y no he podido aún aclarar. Mas no me descuidaré en hacer cuanto me sea posible para averiguar, con la reserva que me es propia al empleo que exerzo, y daré a V.S. cuando esté más averiguado, aviso de lo que sepa cuando no alcancen mis facultades. Pero si diré a V.S. que por este Correo Inglés se introducen mui malas y perjudiciales noticias contra el estado y la religión santa que profesamos.

El 18 de enero el Tribunal manda que se escriba al ministro y alguacil mayor de Santa Cruz para que averigüe qué papeles incendiarios suele conducir el paquete inglés; y también a los comisarios de La Orotava y al de La Laguna. El alguacil de Santa Cruz, D. Gaspar de Fuentes contesta el 22 de enero:

debo manifestar a V.S.S.Y que aunque de voz general se dice que trae papeles, es dificultosísimo o imposible sorprehender estos sin una providencia extraordinaria. El paquete unas veces viene a este Puerto y otras al de la Orotava, y solo dándose órdenes para que al momento de su arribo se le pida la correspondencia, que esta se abra a presencia del Govno, un Ministro del Tribunal y de los interesados, extraiéndose todos los papeles impresos, sin necesidad de instruirse en el contexto de las cartas, es como se podrá recoger alguno que tal vez venga. Pero aún esta providencia conoce el Tribunal que solo tendrá éxito la primera ocasión, pues después sabrán ocultar iguales papeles.

El comisario, D. José Mamerto, en su respuesta del 12 de febrero, no es menos pesimista: dice que el paquete llega todos los meses al Puerto de La Orotava, y alguna vez al de Santa Cruz; y

me persuado que viniendo estos paquetes como es regular baxo de las cubiertas o dirección del Cónsul de la Nación Británica en estas Islas, llamado Mister Bruce, que tiene relaciones estrechas con el comercio y comerciantes de esta isla, procurarán ocultar de acuerdo semejante correspondencia, quando es constante que las Gazetas andan públicamente en el idioma inglés en manos de las mismas autoridades y personas del mayor carácter que poseen el idioma, y en las que muchas veces he entendido hay en ellas noticias de estas impresiones que se hacen en Londres, sin que por nuestra parte podamos, a la verdad, impedir estas ni otras noticias perjudiciales que ellas puedan contener, o dar margen para que se puedan hacer subscripciones y obtener los Números que salgan, de que no es fácil, como cautelosos de que el Tribunal pueda conocer, hacerlos públicos.

El comisario de La Orotava se limita –el 9 de octubre– a decir lo que ocurre con los citados paquetes:

No fondean: se detienen a la vela quando más 24 horas. Sus efectos que manifiestan se reducen solamente a dos correos, el uno para el Cónsul de la

Gran Bretaña, a quien entregan inmediatamente, sin intervención o reconocimiento de los empleados de S. M., y otro para varias personas que se lleva a la Real Oficina de Correos, en donde se distribuye a cada uno su respectiva correspondencia. Sobre este plan constante se vienen y se van dichos paquetes, sin que jamás suene otra cosa.

El de La Laguna, Fr. Antonio Verde de Betencourt, al que se había pedido que averiguase si el periódico que corría por la ciudad y había llegado en el paquete era de los incendiarios, responde el 30 de enero que todavía no había podido dar con el paradero del periódico,

y considerando que este puede encontrarse en poder de D. Juan Próspero de Torres, de su hermano D. Nicolás, D. Domingo Saviñón, de D. Tomás Saviñón y D. José de la Guardia, me ha ocurrido avocarme a ellos. Pero reflexionando que este paso me expone a que lo oculten donde jamás pueda encontrarse no me he determinado.

Se le responde el 13 de febrero que “con la mayor sagacidad” procure averiguarlo, y que diga los motivos que tiene para sospechar de los susodichos. El 22 de marzo escribe el comisario diciendo que después de haber utilizado todos los medios “más prudentes” sin éxito,

me ocurrió que nada aventuraba presentarme a D. Juan Próspero de Torres, a su hermano Nicolás y a D. Domingo Saviñón, y decirles que en atención a que solían leer algunos Periódicos o Gacetas Inglesas, interesaba al Tribunal saber si en ellas había leído alguna cosa relativa al Gobierno Español. Y habiéndome contestado cada uno de ellos que nada absolutamente, les pedí el atestado que acompaño, cuya diligencia no practiqué para con Tomás Saviñón ni para con D. José de la Guardia, por cerciorarme que estas Personas no saben leer el idioma inglés.

No hubiera practicado esta diligencia, dice, si hubiera recibido a tiempo la carta donde se le ordenaba que no hiciera diligencia alguna hasta manifestar las razones de su sospecha. Éstas eran “ser estas unas Personas que leen papeles públicos y que entienden el idioma inglés” (aunque se equivocó en esto respecto a Tomás Saviñón y José de la Guardia). Sus declaraciones eran previsibles. Juan Próspero de Torres dice que no ha leído más que dos números del “Semanario de Bell”, de 31 de enero y 7 de febrero, que le había confiado Murphy, en los que no ha leído nada que se oponga al buen orden y tranquilidad pública y respeto debido al rey; Nicolás de Torres que sólo había leído los mismos dos números (aunque el segundo dice que es del 4 de febrero) del “Bell's Messenger” (al margen: “Mensagero Semanario de Bell”), “en que no vi otra cosa de interés general que algunas noticias sobre la última expedición al Polo y sobre un descubrimiento para perfeccionar la determinación de las longitudes geográficas”; y Domingo Saviñón que “hace muchos tiempos que no llegan a mis manos otras gacetas inglesas que el último semanario de Bell”.

NOTAS

- ¹ Una Real Provisión de 31 de mayo de 1710 recordaba a los “alcaldes de los castillos de los puertos de las islas de Canaria” la obligación de no dejar salir ninguna embarcación “sin pedir licencia a las Justicias de las Ciudades, Villas y lugares de esas islas”. Se manda también a las justicias que no lleven derechos por las licencias. La pena para los contraventores es de 30.000 maravedíes. AHP, Las Palmas, Audiencia, Libº de RR.CC., 7º, fol. 17-8.
- ² Sobre las las licencias en las primeras décadas del siglo XVIII: AMC, Inq., leg. CXXIX - 11: “Sobre licencias de las embarcaciones que [salen] de los Puertos de estas Islas para Indias, España y otros Reinos” (1717-1739).
- ³ “Expediente sobre licencia de embarcaciones y excusarse los barqueros a conducir a los Puertos de España y estas Islas los pliegos del Santo Oficio. Pretendiendo el Revdo. Obispo dar yguales licencias, que contradijo esta Inquisición en el Real y Supremo Consejo, y con efecto no ha logrado darlas”, AMC, Inq., leg. LVI-9.
- ⁴ “Expediente formado con motivo de haver salido una embarcación de este Puerto para el de Cádiz en el 12 de Octubre de dicho año, sin haver sacado el Papel de aviso del Tribunal firmado por el Sr. Inquisidor Presidente”, AMC, Inq., leg. LXXVI – 32.
- ⁵ No nos ocuparemos de otros aspectos de las visitas –el cobro y reparto de los derechos, incidentes, conflictos, etc.– salvo que tengan repercusión en el modo de realizar las visitas. La normativa suele tratar a la vez de las visitas y de los extranjeros, porque desde la perspectiva inquisitorial estos dos temas estaban muy imbricados. La producida hasta 1705 se resume en una “Memoria de las Providencias con Navíos de Comercio y Capítulos de Pacés” de este año: AMC., Inq., leg. XIX-13, fol. 66 ss.
- ⁶ AMC, Inq., leg. CLXII-30:1802: “Inquisición de Canaria. Año de 1802. Expediente formado en esta Inquisición con motivo de pedir el Exmo. Sor. Arzobispo Inquisidor General informe sobre residencia de Protestantes, etc. y visitas de envarcaciones. Papeles de consideración”. La respuesta del tribunal también en I-D-28, fol. 133 ss.
- ⁷ Cfr. Iñaki Reguera: “La Inquisición en los puertos vascos y sus mecanismos de control”, *Actas del II Congreso Mundial Vasco*, Bilbao, 1987, vol. 2, pp. 533-540, y María Isabel Pérez de Colosia y Joaquín Gil Sanjuán: “Inspección inquisitorial a los navíos y control de libros”, *Jávega*, nº 25 (1979), pp. 25-37; Virgilio Pinto Crespo: *Inquisición y control ideológico en la España del siglo XVI*. Taurus, Madrid, 1983, cap. IV.
- ⁸ AMC, Inq., leg. CXII-15, fol. 64, 84 y 85.
- ⁹ Ibib., leg. XLVI-5.
- ¹⁰ AMC, Inq., leg. I-D-30, fol. 168.
- ¹¹ Ya antes se habían producido algunos incidentes con este motivo. El primero de que tenemos noticia, tuvo lugar en La Palma, en 1743: AMC, Inq., leg. LXXXV-9.
- ¹² Para estos icidentes: AHN, Inq. leg. 3735, nº 50; 1833, nº 36; AMC, Inq., leg. IX-4.

¹³ AMC, Inq., leg. XLVIII-15. Los comisarios “de estilo” son los de los puertos que hemos visto.

¹⁴ Ibid., CXLIII-16.