

JOSE JUAN OJEDA QUINTANA

LA HACIENDA
EN CANARIAS
DESDE 1800 A 1927



REAL SOCIEDAD ECONOMICA DE AMIGOS DEL PAIS
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Prólogo de
CESAR ALBIÑANA GARCIA-QUINTANA

I. S. B. N.: 84-300-9797-X

Depósito legal: M. 25.278 - 1983

Artes Gráficas CLAVILEÑO, S. A. — Pantoja, 20 — Madrid-2

*A mis amigos, y especialmente
a Rafael Ojeda, B. Ojeda (mi padre)
y Rafael Couchoud.*

El autor, *José Juan Ojeda Quintana*, nació en Valleseco, Las Palmas, en 1939, economista e ingeniero técnico industrial, ha publicado: «*La desamortización en Canarias: 1836 y 1855*» y «*Centenario del Círculo Mercantil*», este último conjuntamente con don Juan Rodríguez Doreste. Ha publicado artículos en diversos periódicos locales y nacionales y dado conferencias en diversas instituciones culturales.

Ha ganado el premio periodístico del centenario del Círculo Mercantil de Las Palmas, dotado con 250.000 pesetas, y el premio «Monseñor Socorro Lantigua», de la villa de Teror, lugar en el que pronunció en 1979 el Pregón de las Fiestas del Pino, patrona de Gran Canaria.

Este libro, sobre hacienda en Canarias, que se continuará hasta 1978, en futura edición, con la ayuda económica del Instituto de Estudios Fiscales, forma parte de un proyecto más ambicioso y final, que se titulará: *La historia económica de Canarias desde 1800*. Otras entregas parciales que inciden en esta pretendida historia y que ya están en ejecución son: «*Las sociedades comerciales canarias*» y «*Salarios y precios en Canarias*».

INDICE

	<u>Págs.</u>
PROLOGO	9
INTRODUCCION	15
 <i>CAPITULO 1</i>	
<i>Las peculiaridades de la Hacienda en Canarias. La Hacienda antes de 1852</i>	
1. Generalidades	19
2. La Hacienda de 1800 a 1845	21
3. La Hacienda de 1845 a 1852	25
4. Conclusiones sobre el período 1800-1852	27
 <i>CAPITULO 2</i>	
<i>La Hacienda de 1852 a 1900</i>	
1. El hecho hacendístico diferencial canario: los puertos francos	37
2. Ingresos	66
3. Gastos	91
 <i>CAPITULO 3</i>	
<i>La Hacienda de 1900 a 1927</i>	
1. Los puertos francos de 1900 a 1927	115
2. Ingresos	132
3. Gastos	153
4. Comparación entre ingresos y gastos de 1901 a 1927	162
— A modo de recopilación y conclusión final	165

PROLOGO

«... con el progreso de la Humanidad, la importancia del factor natural en la determinación de los espacios económicos disminuye, mientras la del factor político aumenta: (*Introducción a la ciencia económica contemporánea*, de Oreste Popescu, ed. Ariel, Barcelona, 1964, pág. 30b).

Con la delicadeza y la persuasiva dicción que son proverbiales en *José Juan Ojeda Quintana*, me pide que prologue su obra «*La Hacienda en Canarias: 1800-1927*». Aunque presentar a un autor y a su obra implica aceptar un honor que puede ser fruto exclusivo de la amistad o de la simpatía, no he regateado la contestación afirmativa, y me dispongo a cumplir el compromiso adquirido con quien sabe hermanar el ánimo investigador, la creación intelectual y el placer de discurrir. La aportación de *J. J. Ojeda Quintana* que el lector tiene en sus manos, es el resultado equilibrado de las expresadas cualidades, impregnado, además, del amor que el autor tiene por las islas que «los antiguos llamaron *Fortunadas*».

* * *

La historia de la Hacienda estatal en las Islas Canarias que el autor nos ofrece —y que se propone continuar hasta nuestros días—, apenas consiente el comentario, pues está expuesta con sencillez, con orden —tanto temático como cronológico—, con análisis de los muchos datos que el autor ha conseguido acopiar y sin que la aritmética domine a la historia. Sin embargo, su lectura sugiere algunas reflexiones que brindo a quien leyere.

Las peculiaridades del sector público canario en el orden financiero comienzan con las resistencias y las excepciones —más de *facto* que de *jure*— a la legislación general aduanera, sobre todo desde que el proteccionismo comenzó a abrirse paso frente al mercantilismo en España (*Historia económica de España*, de Jaime Vicens Vives, 1972, págs. 636 y sigs.). El período a que aludo se cierra con el real decreto de 11 de julio de 1852, rubricado por Isabel II y refrendado por don Juan Bravo Murillo. Por esta disposición «se declaran puertos francos en las Islas Canarias los de Santa Cruz de Tenerife, Orotava, Ciudad Real de las Palmas, Santa Cruz de la Palma, Arrecife de Lanzarote, Puerto de Cabras y San Sebastián»

(artículo primero), y con ella nace el «hecho hacendístico diferencial canario» según expresión de nuestro autor. Es decir, la historia financiera de las Islas Canarias está vinculada al arancel de aduanas, aunque su historia económica —y, desde luego, su historia total— esté escrita por la geografía, que es tanto como decir la distancia de la España peninsular y los factores naturales.

Pero la medida tomada por el real decreto de 1852, al que acaba de hacerse referencia, confirmada y ampliada —«haciendo extensiva esta gracia» al puerto de Valverde en la isla de Hierro— por la ley de 10 de junio de 1870, confirmada y ratificada por la ley de 6 de marzo de 1900, etc., etc., tuvo que constituir en aquella época una señalada excepción desde los requerimientos de la soberanía nacional y desde los planteamientos de la economía nacional, esto es, cuando la Nación era el sustento y el soporte del Estado.

Don José de Echegaray —matemático, poeta, dramaturgo, estadista—, por ejemplo, afirmó que «el Arancel de Aduanas representa la Constitución económica del Estado, de igual modo que la Constitución política regula las funciones de su poder orgánico». El Estado unitario no se concebía sin una legislación aduanera común. Al Estado federal se llegaba por el camino de la unión aduanera. El *Zollverein* fue el paso obligado para la constitución del Estado alemán. La Italia unificada hubo de asentarse en una sola entidad aduanera (v. *Uniones aduaneras y uniones económicas*, de Juan Sardá, ed. Aguilar, 1953). Y tantos otros ejemplos pretéritos y presentes como el de la Europa comunitaria, que dejará de existir si resucita las aduanas «interiores» —rompiendo el mercado común— a fuerza de derechos compensadores, aunque mantenga la tarifa aduanera exterior común. En una época, insisto, en que el Estado-Nación tenía su más visible materialización en el arancel aduanero, tuvo que resultar difícil «declarar puertos francos» a los de las Islas Canarias según lista cerrada. Tengo por seguro que no sin reparo se incluyó en la exposición del real decreto de 11 de julio de 1852 la siguiente frase: «..., y para los efectos generales del comercio, los puertos francos de Canarias deben considerarse como extranjeros...».

El arancel aduanero uniforme también potenciaba la unidad económica nacional. Federico List venía propugnando un «desarrollo armonioso y equilibrado de todas las fuerzas productivas nacionales». Subrayaba el significado de la Nación como organismo intermedio entre los individuos aislados y la Humanidad, según concluye Adolfo Weber (*Tratado de Economía Política*, I, ed. Bosch, 1935, pág. 41). En su *Sistema nacional de Economía política* afirmaba List textualmente: «La Nación es una entidad intermedia entre el individuo y el género humano (...), la más alta de las asociaciones logradas es la Nación, la más alta de las imaginables es la Humanidad». La economía nacional así concebida implicaba pronunciarse por el proteccionismo siempre que en la nación de que se trate se cumplan determinadas condiciones (por ejemplo: *Historia de las doctrinas económicas*, de C. Gide y C. Rist, ed. Reus, 2.ª edición, págs. 444 y sigs.),

cual sucedía en España, aparte de que para F. List la protección no debía alcanzar jamás a la agricultura.

Si las propuestas o las corrientes económico-políticas eran las que en extremado resumen quedan anotadas, parece razonable suponer que el real decreto de 1852 constituyó una medida excepcional y meditada, obediente a criterios eminentemente prácticos o realistas. No debe sorprender, por tanto, que la amparara don Juan Bravo Murillo, «hombre de aplicaciones» y de «carácter pragmático», aunque al mismo tiempo poseyera «definidas convicciones doctrinales» y dispusiera de un «profundo basamento ideológico» (profesor José Luis Comellas: *Política y Administración en la España isabelina*, ed. Narcea, 1972, pág. 28). En uno de sus *Opúsculos* dejó escrito Bravo Murillo: «Lo bueno en teoría lo es en la práctica, si lo teoría es practicable (no todas lo son), y es buena y se ejecuta rectamente; cualquier institución que es buena o verdadera en teoría, es igualmente buena o verdadera en la práctica».

Y, en efecto, la exposición de motivos del real decreto de 11 de julio de 1852, tantas veces citado, responde a los criterios que quedan deslavazadamente enunciados. Suyos son los siguientes pasajes: «Pero como de nada sirve la especialidad y riqueza de los frutos si por medio de la exportación no se reparten entre los mercados exteriores los sobrantes que deja el consumo, todas las ventajas desaparecen si aquellos puertos por cualquier razón dejan de ser frecuentados. (...) Si las navas se alcjan de aquellas costas, es porque no encuentran allí aliciente para la carga ni para la descarga; es porque no hay un mercado más extenso que las limitadas exigencias de la población; es porque tienen señalados recargos gravosos; es porque se hallan sujetos a formalidades incómodas; es finalmente porque en otros puertos extranjeros, aunque incomparablemente menos ventajosos, se les ofrecen mayores facilidades y economías. Declárense puerto franco las Islas Canarias, y todos estos inconvenientes desaparecerán. Sueltas las trabas que embarazan ahora la acción mercantil, se formará allí naturalmente un gran centro de contratación, acudirán los capitales, se crearán establecimientos, se fomentará el trabajo; y aquellas Islas, ahora olvidadas, serán el enlace y el punto de comunicación de apartados continentes. (...) ... deben exceptuarse de esta regla (la de la franquicia arancelaria) los artículos que, siendo conocidamente de las Islas, se designan en el proyecto, los cuales gozarán del beneficio del cabotaje. En ellos están comprendidos varios cereales, granos y semillas. lo cual no se hubiera atrevido el ministro (J. Bravo Murillo) a proponer a V. M. (Isabel II) si en otro artículo no se hubiese excluido de la franquicia general la importación de granos en las Islas Canarias, donde ha de continuar siguiendo el actual arancel. A esto ha obligado la consideración que por su importancia merece la clase agrícola, la cual sin esta restricción hubiera sufrido un golpe mortal». Etcétera, etc.

Así nació el régimen tributario especial de las Islas Canarias,

aunque no falten precedentes de ambos signos con cierto sabor colonial. Positivos para el Archipiélago fueron las exenciones o franquicias de uno u otro modo conseguidas o aplicadas, como expone José Juan Ojeda Quintana en la presente obra. Y de signo negativo fueron las contribuciones excesivas o arbitrarias en favor de la Hacienda peninsular sin correlativos gastos públicos a cargo de esta última y a emplear o invertir en el archipiélago canario.

El Arancel de Aduanas de 5 de octubre de 1849, con sus 1.410 posiciones y con supresión de privilegios o tratos de favor, acaso fue el determinante de que se planteara el establecimiento legal del régimen especial, que no podía negarse —ni hoy puede negarse— a las Islas Canarias por consideraciones geopolíticas, que —me importa resaltarlo— no pueden invocar las demás provincias españolas. Según el catálogo político de la época, un Gobierno moderado —presidido por el general Narváez— aprobó el arancel de 1849 y otro Gobierno, ultramoderado, el de Bravo Murillo, dio solución estable o legal a los problemas tributarios de las Islas Canarias. El real decreto de 11 de julio de 1852 fue dictado con las Cortes clausuradas (desde 7 de enero) y en período, breve, de reformas, que no pudieron ser refrendadas por el Parlamento, pues éste abrió el día 1 de diciembre de 1852 y fue disuelto el día siguiente (*La revolución de 1854 en España*, por V. G. Kiernan, ed. Aguilar, 1970, pág. 40). El reformismo, como años después presentado como regeneracionismo, no consiguió que las medidas reformadoras tuvieran el deseable respaldo de la representación política. De aquí el que en tantas ocasiones se haya tenido que dar la razón a Bravo Murillo, «último funcionario del despotismo ilustrado» (*España 1808-1939*, de Raymond Carr, ed. Ariel, 1969, pág. 242), cuando el año 1858 afirmaba: «... que la Administración debe caminar paralelamente con la Política; y en caso de que haya sacrificio, la Política debe ser sacrificada a la Administración, y nunca, jamás, la Administración a la Política» (en *Mi testamento político, o sea, el discurso que pronuncié el 30 de enero de 1858*).

Se ha de reflejar, asimismo, que en el real decreto de 11 de julio de 1858 se explicaba y fundamentaba con la lógica del comercio internacional y con el sentido práctico que recomienda el librecambismo donde convenga y aunque se sea partidario del proteccionismo. El propio List no fue un partidario sistemático del proteccionismo, ni un adversario doctrinario del librecambio, como nos enseña el profesor Lucas Beltrán (*Historia de las doctrinas económicas*, ed. Teide, 1976, pág. 155). No en vano procedía don Juan Bravo Murillo del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas (1847-1849), y su gestión al frente de la Hacienda Pública estuvo presidida por los problemas económicos que había estudiado al frente del referido «triministerio», como lo ha llamado Juan Antonio Cabezas (*Bravo Murillo: Un político isabelino, con visión de futuro*, ed. Canal de Isabel II, 1974, pág. 58). Por ello entiendo que las Islas Canarias son mercedoras de un régimen económico especial más que de un régimen

tributario excepcional, que, por otra parte, encontrará dificultades a la hora de encajar en la disciplina fiscal de la Comunidad Económica Europea. La obra de *José Juan Ojeda*, a pesar del período que examina: 1800-1927, constituye un conjunto de alegatos en favor de la especialidad de las provincias canarias desde ángulo económico, si no han de entregarse al comercio con otros países como sucedía antes de 1936 (sobre las cuestiones o condicionamientos presentes en la estructura económica del archipiélago canario pueden consultarse las obras de O. Bergasa y A. González Vieitez: *Desarrollo y subdesarrollo en la economía canaria*, ed. Guadiana de Publicaciones, 1969; y de Antonio Carballo Cotanda: *Canarias, islas francas*, ed. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Santa Cruz de Tenerife, 1970).

* * *

Otro aspecto del real decreto de 1858, tantas veces citado, estimo debe ser objeto de consideración. Aludo a las disposiciones que contiene «para cubrir el déficit que ha de resultar de suprimir las rentas de aduanas y tabacos», y que ordinariamente han escapado al análisis de los comentaristas —no a *José Juan Ojeda Quintana*— por centrarse en la implantación del régimen de franquicia aduanera para los puertos canarios y, si acaso, del «desestanco del tabaco». En los artículos 7 al 13 del repetido real decreto de 11 de julio de 1858 se arbitran recursos adicionales para el déficit calculado como consecuencia de la «franquicia» aduanera y del «desestanco» del tabaco. En la exposición del real decreto de 1852 se aducía paladinamente que el sacrificio de la Hacienda Pública no se hacía «sin alguna compensación realizable desde luego, ni sin una esperanza más que probable de recibir con grandes creces un ulterior resarcimiento, a medida que la prosperidad de aquellas islas llegue al punto a que, Dios mediante, se ha de elevar». El «déficit» de ambas rentas (aduanas y tabacos) tenía que compensarse; para cubrirlo —se decía— hasta el punto compatible con los recursos de aquellos naturales, de manera que la gracia que se les concede no resulte ilusoria —textual—, se establecían varios «arbitrios», y si la recaudación de estos últimos no alcanzaba la cantidad a cubrir, tendría que ser suplida por las Diputaciones provinciales y las Juntas de Comercio, «al paso que si pasan quedará el exceso a favor de la Hacienda». De este modo —se venía a añadir—, «el máximun del perjuicio para el Fisco será de 500.000 rs., leve capital aventurado para una pingüe reproducción».

Se han transcrito las previsiones y explicaciones del real decreto «declarando puertos francos a varios de los de las Islas Canarias», para que se compruebe la ausencia del principio de solidaridad territorial en nuestra Hacienda Pública del siglo XIX, al mismo tiempo que era víctima del equilibrio presupuestario —aunque no lo consiguiese—, renunciando a ser instrumento de cualquier política económica espacial. En la construcción de la España de las autonomías será recomendable tener presentes estos comportamientos de nues-

tra Hacienda Pública según las provincias destinatarias de sus cacerías o de sus generosidades.

* * *

Y ya es hora de que recoja los rasgos biográficos más sobresalientes del autor. *José Juan Ojeda Quintana* es licenciado en Ciencias Económicas, además de ingeniero técnico industrial. La presente obra no es la primera que publica, y confirma, de un lado, su preferencia por los temas históricos y, de otro, su predilección por las investigaciones en torno a las Islas Canarias, de donde es natural (Valleseco-Las Palmas). *La desamortización en Canarias: 1836 y 1855*, *La burguesía en Canarias: siglo XIX* y el *Centenario del Círculo Mercantil de Las Palmas* son las publicaciones que selecciono, prescindiendo de sus colaboraciones en la prensa diaria de Las Palmas y de Madrid.

Es celebrado conferenciante por su expresión fácil y directa sin merma de la profundidad de su mensaje, como he podido comprobar en más de una ocasión. Temas relativos a la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas, a la financiación exterior, a las empresas mixtas y a la situación de Canarias ante la penetración de las potencias europeas en África a lo largo del período 1870-1920 han sido desarrollados por *J. J. Ojeda Quintana* a partir del año 1976.

Su talante literario le ha llevado a participar como pregonero en fiestas patronales y a obtener premios de importancia no común, sin dejar de observar el aforismo *mens sana in corpore sano*, consiguiendo marcas deportivas y la medalla al mérito deportivo.

Y en cuanto a sus actividades profesionales giran en torno a sus puestos de jefe del departamento económico y financiero de la empresa del Estado «Canal de Isabel II» y de secretario de la Comisión de Tarifas y Financiación de la Agrupación Española de Empresas de Abastecimiento y Saneamiento. La contabilidad, la construcción de tarifas y los estudios económicos y financieros son quehaceres de *José Juan Ojeda* en su condición de economista, que avalan la obra que presento, si es que ella misma no fuera la mejor presentación de un investigador de la historia que no desdeña los estudios cuantitativos, pues los economistas así han de elaborar la historia económica.

Con mi enhorabuena al autor y después de animarle a que complemente la actual aportación con el período 1928-1978, una invitación en los términos un tanto acuciantes con que suelo fustigar a los estudiosos: coronar sus estudios universitarios con el doctorado en Ciencias Económicas.

César Albiñana García-Quintana

Catedrático de Universidad
Director del Instituto de Estudios Fiscales
del Ministerio de Hacienda

INTRODUCCION

El presente libro sobre la Hacienda estatal en Canarias, desde 1800 a 1927, es el producto de muchos años de investigación sobre una materia, totalmente inédita en Canarias, que no cuenta con muchos precedentes en España. La elección de esta fechas obedece a que a principios del XIX se originan los cambios que dan origen a una nueva estructura económica. A este espacio pertenece el cambio de régimen de señorío a realengo de las islas de Lanzarote, Fuerteventura, Gomera, Hierro. El año de terminación del trabajo, 1927, es el año de la División, en la que Canarias pasa a ser dos provincias, con capitales en Santa Cruz y Las Palmas. Hasta entonces era una sola provincia, cuya capital era Santa Cruz.

El libro estudia tres períodos:

— *De 1800 a 1852. Desde principios de siglo hasta el año en que se da el real decreto de 11 de julio de 1852, por el que se concede a Canarias el régimen de puerto franco, que marca el hecho peculiar hacendístico canario.*

— *De 1852 a 1900.*

— *De 1900 a 1927.*

La estructura general del estudio es la siguiente:

a) *Análisis de la evolución de los puertos francos (excepto de 1800 a 1852): comienzo y desarrollo, con las variaciones experimentadas. A este estudio cualitativo le sigue el cuantitativo.*

b) *Análisis de los ingresos de la Hacienda.*

c) *Análisis de los gastos, tanto corrientes como de capital.*

d) *Relación entre ingresos y gastos.*

e) *Conclusiones.*

Hay un aspecto necesario, a destacar: que los gastos que se imputan a la región canaria son gastos directos, cuya obligación está indudablemente asignada directamente a las islas. Por ello: gastos de la Casa Real, del Consejo, etc., no están imputados a Canarias, en forma alguna.

Es necesario, también, decir de las enormes dificultades habidas para la toma de datos, como se dice en el interior del libro. Reconstruir toda una época hacendística, en cifras, se presta a errores tanto en la elección de las cifras (presupuestos, disposiciones, derechos, recaudación líquida, por ejemplo) como en la ausencia de

ellas, que indudablemente el lector debe considerar con benevolencia a pesar del enorme cuidado que se ha puesto en la elaboración de los cuadros y en el rigor de las estimaciones realizadas, cuando el vacío estadístico llegaba. Todo ello es comprensible si se observa que hoy en día tampoco ha sido posible una verdadera contabilidad regional, a pesar de las técnicas y los medios actuales.

Pero ya es algo llegar a obtener un marco, en el que siquiera por aproximación se ha dado un paso que sirva de referencia única para la situación de la Hacienda en Canarias.

¿Hacienda colonial? ¿Explotación? ¿Desidia? O al contrario: ¿Liberalidad? ¿Interés desinteresado? El lector podrá hacerse su propia composición de lugar, apoyado en los datos aportados, con lo que se puede ya dejar atrás esa larga serie de años, en que se hablaba de colonialismo o explotación, con la vista clavada en la inmensa llanura, sin un mojón que diera la mínima pauta. Aquí está, o se pretende que esté, el mojón.

Estudios más particulares, sobre este bloque de datos, podrán hacer diversas variaciones. Una de ellas, muy interesante, es el carácter colonial de las islas, para la que habrá que manejar tras estos datos económicos, diversas teorías políticas. Mientras eso llega —que se hará— esta obra pretende contribuir con la modestia precisa, al esclarecimiento de una realidad no estudiada en Canarias: la realidad económica, en su importante vertiente hacendística.

CAPITULO PRIMERO
LAS PECULIARIDADES DE LA HACIENDA EN CANARIAS.
LA HACIENDA HASTA 1852

1. GENERALIDADES

1.1. Desorganización

El caos que fue la organización y tributación española hasta la reforma de Mon, en 1845, se veía más acentuada en Canarias por la lejanía y desconocimiento de la metrópoli. En 1735, Tenerife pedía que debido a los muchos gastos que significaban la ida de receptores, las residencias las tomasen los propios corregidores¹. Los alborotos de 1751-1752 tuvieron su origen en el malestar existente porque los corregidores vendían las varas de alcaldes a individuos que luego trataban de recobrar con creces el dinero que habían entregado. Un informe de la Audiencia señala que los corregidores daban las varas de alcaldes a gente cuya única preocupación era enriquecerse en el mínimo tiempo posible. El informe de la Audiencia señala, además, que los corregidores daban las varas a quienes no tienen más ingreso que andar de alcaldía robando en cada una lo preciso para mantenerse, mudar casa, pagar residencia y prevenir lo conveniente para beneficiar otra vara.

Si para muestra de una gestión administrativa valen las anteriores líneas, fácil es deducir los abusos que se derivaban en la recepción de tributos variados en número, muchos de ellos incomprensibles a un pueblo de alto índice de analfabetismo.

1.2. *Peculiaridades*

Canarias, incorporada a Castilla en virtud de su conquista, se organiza en dos estamentos: islas de señorío (Lanzarote, Fuerteventura, Gomera, Hierro) e islas de realengo (Gran Canaria, Tene-

¹ Antonio Domínguez Ortiz: *Sociedad y Estado en el siglo XVIII español*, Ariel, 1976.

rife y La Palma). Desde los mismos comienzos de su nueva dependencia se establecen, pues dos sistemas de ingresos diferentes. Mientras en las islas de señorío se cobraba el derecho de quinto, en las de realengos se actuaba con los almojarifazgos. Todavía en 1778 (real orden de 31 de marzo) se concedía «libertad de derechos de almojarifazgo en las islas de realengo y de quintos en las de señorío, a favor de las barcinadoras del Real Hospital de San Lorenzo en la ciudad de Canarias y a los demás de esta Isla».

Con esta perspectiva se configuran unas peculiaridades hacendísticas que tienen su mejor dinámica en las islas realengas. A efectos introductorios se incluyen las líneas generales de la evolución del régimen comercial que desembocó en los puertos francos.

En Salamanca a 20 de enero de 1487, los Reyes Católicos, por real cédula exoneraron a Gran Canaria del pago de alcabalas, monedas, pechos y tributos en premio de sus servicios, durante 20 años². Imponen solamente, y en reconocimiento de vasallaje el 3 por 100 de almojarifazgo³. De esta misma fecha es la provisión de los Reyes Católicos incorporando a la corona la isla de Gran Canaria y prometiendo no enajenarla. En Burgos se concede la real cédula de 24 de diciembre de 1507, en la que se dan con carácter perpetuo los privilegios otorgados por los Reyes Católicos, elevándose el almojarifazgo al 5 por 100.

Por causa de los muchos ingenios de azúcar que había en Gran Canaria, se habían talado y quemado la mayor parte de los montes, teniéndose que traer la leña de Tenerife y La Palma. Teniendo en cuenta que si esta leña hubiese de pagar almojarifazgo se tendría enormes perjuicios para la isla, se exime de su pago, elevándose a partir de 1 de enero de 1533 el almojarifazgo al 6 por 100 (real cédula de 12 y 19 de septiembre de 1528), y quedando a cargo de los habitantes la defensa y conservación del dominio a la corona. Felipe II, en real cédula de 18 de marzo de 1579, confirma el privilegio de Carlos V; Felipe III, en 1617, revocó el cobro de un ducado, que sobre cada pipa de vino extraído de Gran Canaria, se había impuesto. Felipe IV, en real cédula dada en Zaragoza a 20 de agosto de 1643, confirma —a su vez— los privilegios dados por sus predecesores.

Recogemos del memorial del síndico personero de Tenerife y del Ayuntamiento de La Laguna enviado al rey en 1803, los diferentes documentos que completan los privilegios de las islas de realengo.

El síndico personero dice que la real cédula de los Reyes Católicos, exoneraban el pago de las figuras a todas las islas en la misma forma que a Gran Canaria.

² Memorial enviado al rey por el Ayuntamiento de Las Palmas en 1803 y Libro Rojo del Ayuntamiento.

³ Dice Tallada Pauli que fue el origen de las tarifas aduaneras.

Confirmaciones sucesivas:

Fecha	Rey
12-9-1528	Carlos I
24-9-1528	Carlos I
23-3-1565	Felipe II
6-9-1617	Felipe II
1626	Felipe IV
19-10-1664	Felipe IV
9-2-1682	Carlos II
16-11-1708	Felipe V
25-8-1758	Fernando VI
14-12-1762	Carlos III

En estas líneas es interesante destacar la problemática que tuvo la implantación en Canarias del papel sellado. La real pragmática de 15 de diciembre de 1636, ordena que todos los instrumentos y despachos públicos se escribiesen en papel sellado. Por orden de 29 de febrero de 1640 se remite a Canarias ocho balones de papel sellado. Ante la protesta de las islas, basándose en la real cédula de los Reyes Católicos, la real orden de 20 de agosto de 1640, dispone no se usase en las Islas el papel sellado, sino el ordinario anterior, y que se devolviesen a la corte los ocho balones a costa de las islas.

Varios aspectos más, como el específico del haber del peso, podrían ser objeto de un estudio más extensivo, que aquí sólo se ha traído como introducción a la comprensión de antecedentes a la Ley de Puertos Francos de 1852.

2. LA HACIENDA DE 1800 A 1845

A principios del XIX se hallaban admitidos y establecidos varios impuestos de los creados extraordinariamente para la consolidación y extinción de la deuda nacional, cuales eran: el subsidio extra sobre el Estado eclesiástico, el producto de las vacantes de todas las dignidades y beneficios, el tercero noveno de los diezmos, las contribuciones sobre propios y arbitrios, el 15 por 100 sobre las nuevas vinculaciones o adquisiciones para manos muertas, la venta e imposición en las cajas de amortización de vales de los bienes de las obras pías, patronatos, cofradías, hermandades.

Más importante aún: se exigían los nuevos derechos de aduanas establecidos sobre las importaciones y exportaciones por real pragmática de 30 de agosto de 1800, lo que se oponía al privilegio aludido sobre el pago del almojarifazgo.

Los primeros años del XIX asistieron, pues, a la superposición de dos sistemas paralelos, con sus correspondientes cargas para las islas. Cuantitativamente varios autores ofrecen datos⁴ que puedan

⁴ De dudosa comprobación y no homogéneos.

servir para formar una idea de la situación de la Hacienda. Estos autores son: Francisco Escolar, Sebastián de Miñano, José Canga Argüelles y Madoz.

Los datos sobre la situación de los ingresos y pagos de las islas al comenzar el siglo XIX son ⁵:

	Total Reales v.	Tenerife	G. Canaria
<i>Rentas públicas civiles</i> (quinquenio 1802 a 1805)			
Aduanas	1.663.121	1.452.539	37.102
Tabaco	1.003.287	332.864	470.018
Tercios	783.223	436.655	260.169
Noveno	552.917	218.327	130.084
Excusado	164.940	76.975	48.027
Azúcar y miel	1.954	—	—
Residuos públicos	10.263	10.263	—
Sal	1.221	—	1.221
Bolas	241.933	83.304	68.673
Correos	37.458	22.157	8.795
Lanzas	32.599	25.399	3.600
Orchilla	117.000	68.000	30.000
<i>Total</i>	4.609.916	2.726.483	1.057.689
<i>Contribuciones eclesiásticas</i>			
Diezmos, bajado el noveno y tercio ...	5.684.039	2.419.588	1.435.295
Primicia y derechos de estola	668.668	279.840	170.092
Cofradías, fábricas y festividades ...	753.300	448.840	211.540
Misas en la ermita	218.132	63.362	27.453
<i>Total</i>	7.324.139	3.211.630	1.844.380
<i>Contribuciones municipales</i>			
Sisa de vino y aguardiente	23.960	—	13.210
Pago de atalayeras	17.977	—	10.225
Propios y arbitrios	429.563	297.895	75.746
<i>Total</i>	471.500	297.895	99.181
<i>Derechos dominicales</i>			
Quintos	126.415	—	—
<i>Gastos públicos</i>			
Militares de hacienda y civiles de época de paz	3.976.932	3.619.875	221.124
De la guerra	8.350.280	6.261.238	1.228.079

⁵ Datos de Francisco Escolar.

Varios comentarios se deducen de estas cifras que hemos de examinar con los reparos lógicos de su propia confección:

1. Lo elevado de las contribuciones eclesiásticas, principalmente diezmos.

2. La penuria de los ingresos municipales. Penuria acentuada con la venta de los bienes de propios en la desamortización.

3. Escasez del gasto público, principalmente en inversiones reales, con escasas realizaciones de obras públicas.

4. Importancia de los ingresos por aduanas, en cuanto a rentas públicas se refiere.

A nivel regional se han colocado dos columnas para enumerar las incidencias en las islas de Tenerife y Gran Canaria. De su comparación resulta:

1. *Ingresos.* Mayor importancia de Tenerife, especialmente en los ingresos de aduanas, que superan considerablemente a los de Gran Canaria.

Por diezmos se realiza una mayor recaudación en Tenerife, lo que origina una transferencia de dinero hacia Gran Canaria ⁶.

Los propios y arbitrios tienen mayor importancia contributiva en Tenerife.

Ausencia de ingresos de quintos en Tenerife y Gran Canaria y existencia en La Palma (43.488 r. v.), Lanzarote (50.000), Fuerteventura (40.000), Gomera (25.771), Hierro (10.658).

2. *Gastos.* Gran disparidad entre los gastos realizados en Tenerife y las demás islas en tiempos de paz, visibles en el cuadro siguiente, comparados con ingresos.

	GASTOS		RENTAS PUBLICAS	
	R. v.	%	R. v.	%
Tenerife	3.619.875	91,4	2.726.483	59,56
Gran Canaria	221.124	5,6	1.057.689	23,10
La Palma	19.000	0,5	271.571	5,93
Lanzarote	32.799	0,8	208.392	4,55
Fuerteventura	30.236	0,8	188.186	4,12
Gomera	23.837	0,6	87.494	1,92
Hierro	14.007	0,3	37.284	0,82

En el Diccionario Geográfico-Estadístico de Madoz nos encontramos con una situación más clara de la difícil maraña impositiva canaria. En el estado demostrativo de lo recaudado y pagado en la te-

⁶ Memorial del Ayuntamiento de La Laguna al rey: «Fuera de esos males experimenta Tenerife otros muchos que incluyen singularmente en su actual pobreza, entre los cuales sólo se hará mención de la extracción de dinero, que por varios respectos sufre continuamente esta Isla, siendo quizá la más considerable la que se causa por razón de los diezmos eclesiásticos. Pues, hallándose establecida la silla episcopal y la catedral de Canarias y no quedando aquí otros partícipes que los curas y las fábricas parroquiales, a quienes no alcanza ni aún una sexta parte, casi toda aquella cuantiosa contribución se consume fuera del país, con grave perjuicio de sus habitantes.»

sorería, en el quinquenio de 1837 a 1841, según las actas de arqueo, observamos:

	R. v.
Ingresos efectivos del quinquenio	23.252.418
Cuentas interiores del Tesoro	7.067.418
Ingresos que constituyen las rentas del Estado	16.185.000
Media anual	3.237.000

Los ingresos realizados en el trienio de 1842 a 1844 son los siguientes:

	R. v.
1842	4.324.043
1843	4.124.513
1844	4.648.849

Los ingresos principales ⁷ se desglosan en la forma siguiente:

	1842	1843	1844
Aduana	1.765.775	1.309.186	1.296.841
Arbitrios de amortización	35.261	90.338	105.140
Manda pía forzosa	10.088	4.898	10.865
Papel sellado y documentos de giro	96.356	58.475	245
Paja y utensilios	432.708	377.469	394.988
Penas y cámara	448	6.099	27.476
Subsidio industrial	115.489	228.789	91.744
Tabacos	1.224.340	1.344.900	1.760.042

Se observa:

1. Disminución de los ingresos en 1843.
2. Elevación en 1844 debido principalmente a la renta de tabacos.
3. Alza importante de los ingresos de aduanas en 1842, puesto que de 1837 a 1841 había tenido una media anual de 229.000 r. v. Disminución en 1843 y 1844.
4. Aparición del papel sellado, desapareciendo la excepción que para Canarias se había hecho por real orden de 20 de agosto de 1640.

Respecto a la distribución geográfica de los ingresos, nos atenemos a la matrícula catastral que en 1843 envió la Intendencia de Canarias al Ministerio de Hacienda.

⁷ No está incluida la contribución del culto parroquial de 385.658 r. v. ni en general las eclesiásticas. Sí está incluido: paja y utensilios 325.335 r. v. y el subsidio de comercio e industria: 132.703 r. v. La cifra que se da del diezmo en 1837 es de 3.186.621, lo que hace poco fiable la bondad de la totalidad de la cifra.

No se incluye las contribuciones extraordinarias de guerra. En 1837: 8.442.576 r. v.; en 1840: 1.410.000 r. v.; en 1841: 590.790 r. v.

	Base imponible	Contribución	% gravamen
Tenerife	8.645.638	1.580.573	18
Canarias	4.688.890	1.379.290	29
La Palma	1.504.469	377.395	15
Lanzarote	1.154.998	374.033	32
Fuerteventura	160.816	170.647	105
Gomera	246.026	94.022	38
Hierro	470.578	54.357	12
<i>Total</i>	16.871.415	4.030.317	

Está claro que el reparto implica que la proporción del gravamen es injusta en el siguiente orden: Fuerteventura (más perjudicada), Gomera, Lanzarote y Gran Canaria:

Consideramos que la fijación de la base imponible fue realmente la cifra base, del error calculado, a objetos de dar una falsa visión de la importancia económica de las islas. Por ello la diferencia entre Tenerife y Gran Canaria es de aproximadamente 4.000.000, lo que la colocaba en centro hegemónico e indiscutible de la riqueza. La fijación de la contribución obedecía a criterios más ciertos. Por ello el porcentaje de gravamen sale desvirtuado. No es aventurado decir que el pleito insular aquí también jugaba su baza.

3. LA HACIENDA DE 1845 A 1852

Para traer orden en la maraña impositiva, Alejandro Mon realizó su reforma fiscal, en la que destaca la contribución de inmueble, cultivo y ganadería⁸, refundiendo los impuestos de paja y utensilios, frutos civiles, culto y clero, catastro y manda pía forzosa. Le sigue a la contribución de inmuebles en importancia, la contribución de consumos^{8 bis}, tabacos, aduanas y loterías e industrial y comercial.

A partir de entonces se tiene una mayor coherencia en los ingresos de la Hacienda y es posible un estudio más homogéneo de las cifras.

El propio Madoz nos dice que en virtud de la ley de 23 de mayo de 1845, se señalaron a Canarias las siguientes cantidades:

	R. v.
Cultivos, inmuebles y ganadería ...	3.156.000
Consumos	470.285
Industrial y comercial	305.395
<i>Total</i>	3.931.680

⁸ «Piedra angular del proyecto», según Tallada Pauli en *Historia de las finanzas españolas en el siglo XIX*. Espasa-Calpe, 1946.

^{8 bis} Tuvo enormes resistencias y vaivenes a lo largo de su existencia.

La evolución en lo que se refiere a las ciudades más importantes fue:

	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Tenerife...	1.312.000	1.312.000	1.312.000	1.228.200	1.228.200	1.245.200	1.381.200
G. Canaria...	1.160.000	1.160.000	1.160.000	1.154.700	1.154.700	1.227.700	1.241.800
La Palma ...	370.000	370.000	370.000	290.000	290.000	300.300	283.100
Lanzarote ...	120.000	120.000	120.000	253.500	253.500	235.800	217.800
Fuerteventura ...	84.000	84.000	84.000	106.300	106.300	126.700	102.800
Gomera ...	70.000	70.000	70.000	67.500	67.500	90.700	107.700
Hierro ...	40.000	40.000	40.000	55.800	55.800	60.600	28.600
	3.156.000	3.156.000	3.156.000	3.156.000	3.156.000	3.287.000	3.363.000

Total de 1846 a 1852 (inclusive) 22.554.000 r.v.

La evolución en lo que se refiere a las ciudades más importantes fue:

	1846	1851	1852
Santa Cruz ...	160.000	166.500	166.500
Las Palmas ...	260.000	264.300	264.500

Las cifras nos muestran:

- Preponderancia de Tenerife como isla.
- Paulatina disminución de la contribución en las islas de Lanzarote, La Palma, Fuerteventura, Hierro.
- Mayor carga en la ciudad de Las Palmas que en la de Santa Cruz.

Al igual que en la contribución anterior, en la de consumos nos encontramos con la misma distribución, cotizando Las Palmas, en 1846, por 85.000 r. v., mientras que Santa Cruz lo hacía por 60.000, siendo el total distribuido por islas el siguiente:

	R. v.
Tenerife ...	224.000
Gran Canaria ...	152.135
La Palma ...	55.800
Lanzarote ...	7.900
Fuerteventura ...	5.300
Gomera ...	6.600
Hierro ...	3.000
<i>Total</i> ...	454.735

Alrededor de esta cifra final se mantienen los consumos, polémicos siempre tanto en la razón de su pago como en las cantidades a pagar.

4. CONCLUSIONES SOBRE EL PERIODO 1800-1852

Podemos intentar una síntesis de lo expuesto hasta ahora, según los siguientes puntos:

1. Calamitoso estado de las cuentas. No es posible sacar conclusiones válidas a través de las cifras que se tienen de aquella época.

La situación de las cuentas es fácil seguirlas a través del copiadore general de Reales Ordenes del Ministerio de Hacienda y del Registro de Rentas del mismo ministerio⁹.

Los datos sobre este particular que se podían transcribir son numerosos:

- En 1812 se oficia desde el Ministerio de Hacienda al tesorero de Canarias, Domingo Poggio. Se desea saber cuáles son las rentas de Canarias y su distribución. Sólo se habían recibido *los estados de 1809 y seis primeros meses de 1810*. El tesorero dice que no se habían podido mandar los estados hasta entonces a causa del atraso que por la epidemia sufrieron los negocios. En el ministerio no pareció buena la respuesta y se piden providencias^{9 bis}.
- En 1816 se pide al intendente de Canarias, en términos imperiosos, un estado claro y demostrativo con distinción de clase en los sueldos y gastos de todos los empleados y dependencias de la Intendencia y asimismo la suma repartida por paja y utensilios en cada uno de los cinco primeros años anteriores al de 1808 y en 1814 y 1815¹⁰.
- En 1830 se instruye expediente para averiguar el producto de las rentas y contribuciones de Canarias y el importe de las obligaciones que se pagan por la Tesorería de Rentas¹¹.
- En el mismo año el comisionado regio de Canarias envía estados de ingresos de Canarias. Obligaciones de guerra (con expresión de las que deben satisfacer los señores territoriales de algunas islas para su defensa), de Marina, Gracia y Justicia y Hacienda. Dice, además: «Esta Comisaría ha tratado de obtener los datos más exactos adquiriendo por conductos extraños y diversos los datos que ha concceptuado nccsarios para ello»¹².

2. Para la comparación entre ingresos y gastos, las estadísticas que se poseen no permiten sacar conclusiones válidas, por varias razones:

- a) No hay series anuales continuadas.
- b) *Los datos no son completos. Por ejemplo, los gastos de Madoz*

⁹ Archivo Histórico Nacional. En adelante C.G.R.O. y R.R.

^{9 bis} R.R. de 6 de agosto de 1812.

¹⁰ Libro 10.870 del C.G.R.O.

¹¹ R.R. 13 de julio de 1830.

¹² R.R. 4 de octubre de 1830.

no contemplan gastos de explotación, ajenos a personal ni gastos del personal militar.

En cuanto a los ingresos no existen garantías de que estén incluidos todos.

Sin embargo, otra vez el C. G. R. O. y R. R. nos son de gran utilidad, para tener una visión amplia de la situación. En estos documentos podíamos encontrar una exhaustiva relación de comunicaciones que harían muy prolija esta síntesis final, pero en aras de la brevedad, se aportan comunicaciones seleccionadas:

- Hacienda dice al comandante general de Canarias remita a la Península los dos millones de r. v. inscritos en papel de 26 de febrero de 1803, como también las demás cantidades que hayan entrado en Tesorería y no sean indispensables para cubrir sus obligaciones y que en lo sucesivo se ajusten las remesas en la misma forma¹³.
- El comandante general de Canarias, en carta de 9 de agosto de 1804, informa de las dificultades para atender las obligaciones de Canarias si no se dispone que los coroneles de los regimientos de La Habana y Cuba, remitan a Canarias las cantidades que se supliesen a las banderas que dichos cuerpos tienen en Canarias¹⁴.
- El comandante general de Canarias, en carta de 9 de julio de 1807, informa de las necesidades de fondos para atender las obligaciones de Canarias y propone se autoricen los arbitrios y que siendo imposible por la guerra y urgencias suministrarle los fondos que pide procure proporcionarse lo indispensable valiéndose de préstamos o de otros arbitrios que le dicte su celo y no sean gravosos al erario, a fin de llenar las precisas atenciones de Canarias y hacer el reintegro de los caudales del noveno extraordinario del que ha hecho uso¹⁵.
- El comandante general de Canarias manifiesta la escasez de fondos de la Tesorería de Canarias por los cortos ingresos de las rentas reales y de tabacos y lo difícil que sería llenar sus legítimas atenciones y nuevas cargas que se le imponen con el pago del sueldo de consejero del Estado, al señor Martín de Garay, y demás y en consecuencia el Consejo de Regencia manda se procure no aumentar los gravámenes de esa Tesorería¹⁶.
- La Casa Equiluz y Hermanos de Cádiz pidió se le satisfagan de los productos del excusado y noveno decimal extraordinario de Canarias tres letras de 750.000 r. v. giradas por la Dirección General de Reales Provisiones y endosadas a Equiluz. Se aprueba la prudencia con que el regente de la Audien-

¹³ C.G.R.O. 18 de septiembre de 1803 (Libro 10.847).

¹⁴ C.G.R.O. 30 de octubre de 1804 (Libro 10.849).

¹⁵ C.G.R.O. 4 de septiembre de 1807 (Libro 10855).

¹⁶ C.G.R.O. 2 de mayo de 1910 (Libro 10.858).

- cia ha resistido la entrega de las cantidades correspondientes a los indicados ramos del excusado y noveno decimal extra, así como no ha podido aprobar el que sin apurar todos los demás recursos haya querido el comandante militar hacer uso a la fuerza de unos caudales que no están bajo su inspección y se hallan afectos al pago de las letras. S. M. dice que las letras deben satisfacerse hasta la cantidad a que alcancen los fondos recaudados, mediante a que se proporcionarán desde la Península, al comandante general, los recursos competentes para la subsistencia de la tropa y de los prisioneros cuando los solicite. Pide se forme un plan para organizar y mejorar la administración de dichos ramos de Canarias y que se remita. Se anuncia el cambio del comandante general¹⁷.
- El comandante general de Canarias alega que los caudales de la Tesorería están exhaustos. Las obligaciones en Canarias no bajan de 7 a 8 millones de r. v., cuando Canarias sólo producirá por rentas 3 millones. Se pide no se envíe a Canarias individuo alguno que goce de sueldo y grave la Tesorería¹⁸.
 - Conmovida S. M. por la situación en que están las Canarias, especialmente por las terribles catástrofes experimentadas en las últimas tormentas y huracán que destruyó sus fortunas. S. M. nombra al intendente de Canarias visitador y comisionado regio de Canarias, con el encargo extraordinario de conocer prolijamente la producción y necesidades de Canarias que según sus circunstancias convenga adoptar para su fomento y prosperidad en todos los ramos de la Administración, forme, arregle y proponga un plan administrativo y las reglas benéficas que sean capaces de dar impulso a la riqueza y bienestar del país y de producir al mismo tiempo lo necesario para satisfacer las obligaciones de su gobierno cuyo objeto es únicamente el de su *seguridad, orden y defensa*¹⁹. En caso de extremo apuro S. M. lo autoriza a establecer cualquier arreglo que se dirija a sostener dichas obligaciones de acuerdo con el comando general²⁰.
 - El intendente del Ejército de Canarias dice al secretario de Despacho de la Guerra los apuros que pasa para atender las obligaciones de Canarias por no ser suficientes sus productos para su satisfacción puntual, según debe hacerse desde que rigen los decretos de reforma del Ejército. Que la Intervención General le ha expuesto que aquellas obligaciones han sido atendidas siempre con los productos mismos de Canarias, sin que le conste se haya remitido de la Península caudal alguno con ese objeto²¹.

¹⁷ C.G.R.O. 21 de mayo de 1810 (Libro 10.858).

¹⁸ C.G.R.O. 21 de marzo de 1811 (Libro 10.859).

¹⁹ El subrayado es nuestro.

²⁰ C.G.R.O. 19 de septiembre de 1827 (Libro 10.898).

²¹ C.G.R.O. 10 de enero de 1829 (Libro 10.901).

- El comisionado regio, Manuel Genaro Villota, expone al rey que una de las causas que obstruyen el fomento de Canarias es la escasa circulación de moneda, nacida en gran parte de lo reducidos que son los sueldos de sus empleados y del atraso en pagarlos por las dificultades que se ofrecen para la exacta cobranza de las contribuciones, por cuya razón y no conviniendo se extraigan de la Península para los auxilios pecuniarios...²².
- Deseando S. M. extender a Canarias el presupuesto general de todas las obligaciones del Estado en sus diferentes ramos, nivelando el importe de ellas con el producto de las rentas que cobran en Canarias, determina dejar a disposición de aquel intendente todos los fondos que se consideran indisponibles por razón de tener aplicación determinada, los cuales consisten anualmente en 148.114 r. v. de la novena parte del producto de la renta del tabaco, 99.200 r. v. de la quinta parte del papel sellado, 143.947 r. v. por el ramo de amortización, 329.384 r. v. de la contribución y recargo de paja y utensilios, 13.900 r. v. por el censo de la Dehesa de Tamaraceite, que se halla destinado al ramo de fortificaciones²³.
- El intendente de Canarias informa de las disposiciones que tomó el comandante general de Canarias para ponerlas en estado de defensa. S. M. dice que el comandante general y el intendente se pongan de acuerdo, conciliando la seguridad del territorio con los ingresos que para cubrir los gastos produzca el mismo y que si las circunstancias llegasen a ser imperiosas y se requiriesen desembolsos extras, den parte al gobierno para que vea de atender desde la Península las obligaciones que ocurriesen²⁴.
- Memoria del comandante de Artillería de Canarias sobre el estado de abandono del material del arma. Pide que el intendente facilite las cantidades precisas para su entretenimiento. El intendente dice que no puede ayudar más, porque los ingresos no bastan para cubrir las obligaciones. S. M., después de traer a consideración que los apuros que se tocan en la Península privan de la dispensación de auxilios a Canarias *entregadas hace tiempo a sus propios recursos*²⁵ y que el remedio más eficaz y acaso el único que podría aplicarse para su socorro sería una reducción en el gasto de aquellas fuerzas o la del mismo material de que no podría resentirse el arma, porque, no existiendo maderas de construcción de montajes y demás, se hace inútil una crecida maestranza y además debe ser indiferente recibir este artículo de la Península

²² C.G.R.O. 22 de julio de 1829.

²³ C.G.R.O. 16 de febrero de 1832.

²⁴ C.G.R.O. 6 de noviembre de 1834 (Libro 10.919).

²⁵ El subrayado es nuestro.

en piezas ya concluidas o en las maderas. Si no hubiese grandes dificultades se acuerda por el Ministerio de Guerra retirar la mayor parte de la Maestranza de Canarias y empleados del ramo innecesarios y se acomoden en Sevilla y Coruña ²⁶.

- Escasez de fondos de la Tesorería de Canarias para cubrir todas las obligaciones y llevar a efecto el sistema de centralización y distribución de fondos que se observan en la Península. Enteradas S. M. y conforme con el Consejo de Ministros, se ha servido determinar que auxilien las cajas de La Habana la Tesorería de Canarias con 5.000 pesos y la de Puerto Rico con 2.500, remesándolos con brevedad, sin que sea esto motivo para que se descuide la Administración de las Rentas de Canarias, sino que procure elevar sus productos al grado que son susceptibles con esmerado celo ²⁷.
- Agobiadas las Canarias con obligaciones superiores a sus productos de contribuciones y rentas, se ha procurado aliviar con cuantos recursos ha podido adoptar este ministerio en las apuradas circunstancias que son comunes a la Península y aun echando mano de algunos fondos de las cajas de Ultramar, a pesar que tampoco se hallan desahogadas. En esta situación y para que aquella Intendencia pueda ir conllevando sus cargas, entre otras de las medidas que ha acordado S. M., ha sido que se disminuya todo lo posible las obligaciones que pesan hoy sobre las Canarias y que al efecto invite el distinguido celo de V. E. el ministro de la Guerra, para que por el ministerio de su digno cargo se disponga lo conveniente para reducir los gastos de su ramo en los términos que sin disminuir la fuerza activa necesaria para la seguridad de dichas posesiones sean compatibles con los escasos recursos con que en ellos se cuenta ²⁸.
- El capitán general de Canarias dice al Ministerio de la Guerra el 3 de diciembre de 1842, entre otras cosas:

	R. V.
Producto total de todas las Canarias en un año común según el último quinquenio demostrado	3.065.802
Con dicho producto la Tesorería tiene que mantener las cargas actuales que importan al año	5.300.079
<i>Déficit anual</i>	2.234.277

— «... Para lograr el insignificante resultado que dan las rentas, cuantas tropelías son indispensables, cuantas vejaciones

²⁶ C.G.R.O. 17 de mayo de 1837 (Libro 10.931).

²⁷ C.G.R.O. 25 de febrero de 1842 (Libro 10.945).

²⁸ C.G.R.O. 1 de junio de 1842 (Libro 10.948).

sufre a veces el pacífico ciudadano que en nada delinque. pero que no es fácil distinguirlo del culpable...».

«... El Gobierno ha venido en socorrer esta Tesorería girando contra Habana y Puerto Rico. Esta situación no puede seguir. NI la nación puede cargar con la tutela de mantener una provincia *que nada le vale, de la que no logra ninguna ventaja*²⁹. Es necesario realizar una reforma administrativa...»³⁰.

- No se ha satisfecho todavía el pago de las obligaciones militares desde el mes de agosto. El intendente militar dice que cada vez le es más difícil hacer frente a las obligaciones³¹.
- La reina dispone que se libre inmediatamente a cargo del intendente de Canarias, sobre los fondos que existen en aquella Tesorería de rentas y a favor de la pagaduría del Ministerio de Marina 1.500.000 r. v., de cuya suma deberán aplicarse 1.200.000 en concepto de entrega extra al pago de las cartas-órdenes que según la real orden de 25 de abril de 1848 expidió el conde de Torre Díaz contra la misma pagaduría como partes del primer plazo correspondiente a los vapores *Colón*, *Pizarro* y *Cortés*, mandados construir en Inglaterra y los 300.000 restantes al de las consignaciones corrientes del referido ministerio. Se traslada al Ministerio de Marina para su conocimiento y a fin que se sirva hacer las prevenciones convenientes con objeto de que la extracción de los caudales de Canarias se verifique con toda circunspección³².

De todo lo expuesto, que constituye una sustanciosa situación de la Hacienda de Canarias, se sacan las conclusiones siguientes:

1. Inexistencia de un equilibrio financiero en Canarias. Los ingresos no bastaban para cubrir las obligaciones que no sólo se referían a Canarias, sino que atendían giros realizados desde la Península, para gastos que no correspondían —al menos en su totalidad— a Canarias. En algunos casos, como en el pago de los vapores *Colón* y *Pizarro* y *Cortés*, se recurre a la solicitud de discreción para que en Canarias no se sepan las circunstancias del pago.

Las obligaciones mayores corresponden al ejército de Canarias, aun cuando el estado de las fuerzas y armamentos dejaba que desear.

Respecto a los ingresos, normalmente inferiores a los gastos, la tónica general de estos años era que Canarias estaba entregada «a sus propios recursos», incapaz de acercarse a las obligaciones generadas. La Tesorería Central se resiste siempre a ir en ayuda de la Tesorería de Canarias, dando órdenes para que se consiguiera el equilibrio financiero a través de una baja de costes o de un aumento de rentas. Lo que más permite es que las cajas de Ultramar

²⁹ El subrayado es nuestro.

³⁰ C.G.R.O. 27 de febrero de 1834 (Libro 10952).

³¹ C.G.R.O. 10 de marzo de 1846 (Libro 10.971).

³² C.G.R.O. 17 de mayo de 1848.

acudan en determinados momentos en ayuda de Canarias en una política de que Canarias no cueste nada nunca a la Península y de lo que quizás es un exagerado ejemplo el memorándum que envió el capitán general de Canarias al Ministerio de la Guerra el 3 de diciembre de 1842. «La nación no puede, no debe, cargar con la tutela de mantener una provincia que nada le vale, de la que no logra ninguna ventaja».

Por esta política, no es extraño observar las continuas fricciones entre el comandante general militar y el intendente de Canarias, alrededor de las obligaciones de mayor peso como eran las de Ejército, a las que el intendente quería poner cerco burocrático, frente al todopoderoso jefe militar. Es fácil imaginar que si el intendente, aun a pesar del poder que tenía frente, se atrevía, acuciado por la necesidad, con las obligaciones militares, el resto de las obligaciones las mantenía en sus niveles mínimos.

2. Si esto ocurría con los gastos corrientes la realidad de los gastos de capital, aparte de venir dada a través de una deducción lógica, consecuencia de lo expuesto en el punto 1, se podía ver prácticamente. La infraestructura de las islas es casi nula y las inversiones estatales nulas. Principalmente se dejaba notar la falta de carreteras que posibilitasen la salida al mar de los productos de un país, esencialmente agrícola y exportador. Las pocas obras que se realizan lo son con el establecimiento de contribuciones municipales o provinciales específicas, como es el caso del portazgo impuesto para la construcción del camino de Santa Cruz a La Laguna³³. No es extraño, pues, que en unas islas que estaban separadas de la Península por la ignorancia mutua, más que por los varios días de navegación, la resistencia a los impuestos de la Hacienda tuviesen en determinados momentos carácter de rebeldía, como lo demuestra la real orden de 25 de junio de 1818, en la que el rey «manifiesta a Las Palmas el desagrado y justo enojo con que ha visto el espíritu de resistencia y cabilosidad que ha puesto al establecimiento de la contribución general».

Continuas son las resistencias de los pueblos ante unas contribuciones de las que no veían ni frutos ni razones³⁴. Las resistencias son constantes: sobre aranceles, impuestos sobre alcoholes, contribución de culto y clero; coletazos debidos a la impotencia de una región que ve cómo a partir de 1808, son anulados sus privilegios³⁵.

Tampoco son ejemplares las acciones de los propios administra-

³³ En el *Boletín Oficial de Canarias* en «Historia Natural de Canarias» dicen: «La Municipalidad de Santa Cruz de Tenerife si bien por su situación e influencia se coloca en primera línea, es, sin embargo, la más pobre de la provincia. He recurrido frecuentemente al patriotismo de sus habitantes: paseos públicos, calles, fuentes, todo ha sido creado con los fondos provenientes de suscripciones populares.»

³⁴ En 1840 ciudadanos de Santa Cruz proponen la abolición de los arbitrios para la construcción del Teatro de Oriente en Madrid y Aduana de Bonanza en Andalucía, fundados en que estos caudales salían de Canarias. Se deniega.

³⁵ Para compensar, quizá, se envían prevendas morales: el 3 de diciembre de 1812 se envían a Canarias por el secretario de la Cruzada 13 fardos de bulas.

tivos, cuya ida a Canarias ya supone un conflicto del que tratan de aprovecharse: cuentas que no se envían con regularidad, absentismo, salidas anormales de caudales³⁶ entre otros. Si a esto se le añade un acusado contrabando, tanto de mercancías como de moneda, se tiene un panorama visible de lo que fue la Hacienda en Canarias en la primera mitad del XIX.

³⁶ En 1840 se oficia al comandante de Marina para que de la consignación de su ramo no se hagan pagos fuera de la provincia. Se previene asimismo al intendente que no abone a dicho cuerpo otra cantidad que la que devenguen sus empleados en Canarias.

CAPITULO II
LA HACIENDA DE 1852 A 1900

1. EL HECHO HACENDISTICO DIFERENCIAL CANARIO, LOS PUERTOS FRANCOS

Sin duda eran las Canarias y las Baleares las provincias que estaban en mejor disposición de obtener un privilegio aduanero, por su condición de islas. Efectivamente, por real decreto de 11 de julio de 1852, se declaran puertos francos los de Canarias, con lo que se entra en una nueva época con sus consecuencias económicas posteriores.

1.1. Antecedentes

La obtención de los puertos francos obedece a un largo proceso en el que intervienen todas las fuerzas vivas de las Islas. En medio hay una serie de desconocimientos generales, y de aportaciones institucionales y privadas que hacen posible una solución final, a medida que las ignorancias se llenaban y las fuerzas se consolidaban. Tras la aprobación del arancel general de 5 de octubre de 1820, la Diputación Provincial de Canarias³⁹ se mantenía en una constante lucha con el intedente de Hacienda sobre la aplicación de los aranceles. El 30 de diciembre de 1820 la Diputación Provincial de Canarias comunicó a la Administración que había permitido interinamente introducir géneros extranjeros de algodón con el moderado derecho del 10 por 100 y solicitaba se aprobara su disposición, continuando el mismo permiso en lo sucesivo. Por real orden de 14 de marzo de 1821 no se accede, por ser opuesta a los decretos de las Cortes, de las que no tenía noticias la Diputación Provincial de Canarias al proponerlo.

Por real orden de 28 de septiembre de 1821 se ve la cuestión surgida entre la Diputación Provincial de Canarias y el intedente, por querer la Diputación Provincial de Canarias que el derecho que adeudasen los géneros no pasasen del 10 por 100, alegando que no com-

³⁹ D. P. en adelante.

prenden a Canarias los decretos de las Cortes y órdenes del Gobierno, relativos a la prohibición de géneros de algodón porque las islas necesitaban ese comercio, siendo imposible impedirlo por ser muy graves. El intendente había dispuesto derechos del 15 por 100.

Ante las situaciones encontradas es el propio intendente quien justifica al Gobierno los motivos que tuvo la D. P. de Canarias para suspender en parte el establecimiento de los nuevos aranceles «que les resultaba perjudiciales a su agricultura y comercio». El intendente propuso dos medidas necesarias en este asunto. Consistía la primera en la creación de una junta compuesta de empleados y autoridades de Canarias para la extensión de un proyecto de los aranceles que debían regir en las islas, sujetándose a la aprobación del Gobierno. La segunda, en que el derecho fijo sobre legítimos y exactos avalúos de los géneros importados no excedan de un 15 por 100, en aquéllos que son en Canarias de indispensable consumo, como tejidos de lana, lencería, hilo, loza, manufactura de hierro, maderas, pipas y aguardiente de coñac; no pasarse del 10 por 100 en los comestibles de primera necesidad.

Esta comisión se acepta y por orden de 13 de enero de 1822 se envía al intendente de Canarias por el Ministerio de Hacienda documento de José Murphy solicitando se hagan algunas excepciones particulares respecto a Canarias en las leyes de aranceles «a fin de que reunido usted con las demás autoridades formen el proyecto de arancel más aceptable al común de ese país y al interés de la Hacienda Pública y, hecho, lo remitan acompañado de los datos y razones en que se funda».

Es éste el comienzo del nombramiento de una serie de comisiones sobre aranceles canarios que culmina con la ley de 1852. Comisiones que siguen un régimen distinto de intensidad en el tiempo. Nacidas con fuerza en el trienio liberal, vuelven a diluirse hasta empezar una nueva vitalizadora actividad desde la subida al trono de Isabel II. Es también la toma de conciencia de una nación sobre una región peculiar⁴⁰.

De cualquier manera no se contempla de forma clara la creación de puertos francos. Al menos en la medida en que se propone, en 1821, que se declare libre el comercio de Ceuta. La Dirección General de Hacienda Pública opinó favorablemente por el establecimiento de un puerto franco en Ceuta, aunque sólo fuera por vía de ensayo, pero oyéndose a los consulados de la Península antes de adoptar esta medida. Hay que entender un confucionismo en

⁴⁰ En la sesión de Cortes de 16 de abril de 1822 José Murphy dice: «Las Cortes anteriores conocieron, desde luego, la diferencia de las medidas con que deben ser gobernadas las Canarias respecto a la Península en ciertas materias...».

El historiador de «*XIX Apuntes para la historia de las islas Canarias (1776-1868)*», don Francisco María de León, denuncia el afán de nivelar a Canarias en materia de aranceles con las otras provincias de la Monarquía: «Este error funesto, o más bien dicho esta manía, esta consecuencia de la ignorancia del Gobierno en nuestras cosas, esta consecuencia de no considerar a las islas como un país puramente distinto de la Península...»

las peticiones canarias al Gobierno. En 1827 el comandante general de Canarias solicita «el establecimiento de un punto de depósito en Santa Cruz y declaración del mismo de puerto franco». En el mismo año el intendente de las islas solicitaba que se considerara al dc Santa Cruz como puerto de depósito. Se busca un arancel especial como solución a los problemas canarios y se extiende el ámbito de la presión hacia la habilitación de los puertos canarios para el tráfico comercial. Otra fuerte batalla librada por la propia supervivencia insular⁴¹. Batalla lógica si se tiene en cuenta que si se había obtenido con dificultad la justa habilitación de los puertos para el comercio de exportación e importación, categoría más rudimentaria que la de puertos francos, con mayor dificultad aún se podía aspirar a la obtención de éstos, meta más alta por su categoría.

Enfriados los bríos tomados en el trienio liberal, reconocida la peculiaridad fiscal canaria con un arancel particular, los ánimos se alteran ante el anuncio de un proyecto de ley para la formación de aranceles en el que se comprendía a Canarias bajo el mismo sistema general de aduanas para la Península. La Junta de Comercio de Canarias eleva una exposición a la Administración Central el 31 de enero de 1839, pintando con tristes colores los males que se seguirían en las Islas de uniformarse sus aranceles a los de la Península. Se hace intervenir a los diputados a Cortes por Canarias, quienes afirman⁴² que en el proyecto del Gobierno un artículo dice textualmente: «que se exceptúan las Canarias, que deberán tener un arancel particular». Sin embargo, los propios diputados recomiendan: Que antes de proscribir absolutamente el proyecto de Gobierno se tomase la molestia de examinarlo y estudiarlo con atención y cuidado cuando llegue el caso de publicarse, dejando a un lado toda prevención, pues confesamos que no hemos podido menos de alabar un proyecto fundado en las bases más liberales que se han conocido hasta ahora, y creemos que con muy pocas y pequeñas modificaciones podría hacer la felicidad de esas Islas. El Gobierno sometió a deliberación del Congreso (*Diario de Cortes* de 6 de junio de 1841) una propuesta cuyo artículo 1 decía: «Se autoriza al Gobierno para que con la brevedad posible ponga en planta en la Península e Islas, a excepción de Canarias los aranceles de importación, de exportación y la ley de ejecución de todos, cuyos proyectos han sido redactados y presentados por la junta revisora creada por real decreto de 4 de enero de 1839 y reestablecida por otro de 23 de noviembre de 1840».

No está aún creado el verdadero clima del puerto franco. Es más, hay un impase en las aspiraciones canarias, conformistas con su situación anterior. Se está más en la lucha de la habilitación

⁴¹ Lo extenso del tema y lo variado de las situaciones hacen que, por el momento, no abundemos sobre él.

⁴² Carta de 30-6-1840. Firman: Juan Herrera Dávila, Joaquín de Villalba y Miguel Joven de Salas.

de puertos. La D. P. de Canarias⁴³, refiriéndose a exposiciones anteriores y alegando razones de mucho peso, insiste en la solicitud de que se declaren puertos habilitados para toda clase de comercio de importación-exportación los de: Arrecife (Lanzarote), Santa Cruz de la Palma y Puerto de Cabras (Fuerteventura) y sólo de exportación: Garachico (Tenerife), San Sebastián de la Gomera y Valverde (Hierro).

Más tarde (*Boletín Oficial de Canarias* de 22 de diciembre de 1841), se igualan las aduanas de Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas y Santa Cruz de la Palma, disfrutando todas de la habilitación que tiene la primera, o sea, para importación y exportación en el comercio extranjero y de América, para el de la Península en ambos conceptos y para el cabotaje.

Al fondo está el pleito insular que enfrentó a Gran Canaria y Tenerife, a lo largo de casi todo el siglo XIX, y que convertía en largas disputas la lucha por el logro de lo que otros puertos ya habían conseguido o bien la destrucción —sin más— de lo que los demás habían alcanzado. De esta forma se puede comprender la nota publicada en el *Heraldo de Madrid*⁴⁴: «Las cosas políticas de Canarias son el ridículo de la política. La de Canaria⁴⁵ quiere disfrutar ciertas prerrogativas en perjuicio de Tenerife: ahí tiene usted un partido. Tenerife no quiere que Canaria tenga las tales prerrogativas en perjuicio suyo: ahí tiene usted otro partido. A la otra isla se le antoja que le habiliten un puerto franco para sus fines particulares: tercer partido. A las demás no se les antoja que haya tal puerto franco: cuarto partido».

Las reivindicaciones canarias respecto al arancel son constantes. Por orden de 21 de abril de 1847, atendiendo a la petición del intendente y jefe político de Canarias, con motivo de la escasez de granos que se experimenta en las Islas, se aprueba que los granos y harinas que se introduzcan en Canarias satisfagan, en virtud de un arancel especial el derecho de reales en fanegas sin distinción de banderas y mientras sus precios excedan del tipo señalado en la Península, continuando en otro caso o cuando no pasen del mismo precio pagando los mismos derechos que el expresado arancel señala.

Así las cosas hasta que el ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas dirige al de Hacienda⁴⁶ la siguiente comunicación: «Enterada la reina de una comunicación del jefe político de Canarias a la que acompaña copia de la exposición que le ha dirigido la Junta de Comercio de Santa Cruz, en solicitud de que se reforme la Instrucción General de Aduanas de 9 de abril de 1843, de modo que se ponga en armonía con el arancel especial que rige en Ca-

⁴³ *Diario de Cortes*. Apéndice a la sesión del 23 de mayo de 1840.

⁴⁴ 22 de septiembre de 1840.

⁴⁵ La isla de Gran Canaria.

⁴⁶ 14 de abril de 1848.

narias, y en vista de las razones en que se funda dicha exposición, se ha servido disponer se remita a V. E.».

Por fin, en diciembre de 1849, Hacienda aprueba que la comisión encargada de revisar y consultar las reformas convenientes en el arancel particular de Canarias la compongan: El intendente de Rentas de Canarias, como presidente, y el administrador de Contribuciones Directas e Indirectas, el de Aduanas y el jefe de la Sección de Contabilidad como vocales-empleados. Como vocales-comerciantes: Guillermo Davidson, Agustín Guimerá, José Joaquín Sanahan, Alfonso Gourié y Francisco García Ventoso. La real orden recomendaba que aun cuando se había alterado el arancel de importación y exportación de la Península no debía hacerse innovaciones respecto al especial de las islas en cuanto al comercio extranjero, como tampoco al arancel de América española que había estado rigiendo en las Islas y en la Península, debiendo ser, por lo tanto, extensivos los trabajos de la referida comisión a todos los aranceles y por toda clase de comercios.

Los trabajos de esta comisión no conducen a nada efectivo. Es ahora a instancia de los diputados de Canarias⁴⁷ cuando se nombra una comisión⁴⁸ compuesta por el gobernador de Canarias, del administrador y contador de la Aduana de Santa Cruz, de Ildefonso Larroche, Agustín Guimerá, Bartolomé Cifra y Ramón Mandillo, con el fin de que se ocupe de «proponer las convenientes reformas a la Instrucción de Aduanas de 1843, a fin de ponerla en armonía con los aranceles y circunstancias especiales de Canarias».

Esta comisión va a ser tan sólo la base estructural oficial, alrededor de la cual se va a mover la obtención de los puertos francos. Varias circunstancias activas conllevan a ellos. Entre estas circunstancias distinguimos en primer lugar las propias de las Islas y las generales:

a) *Circunstancias modificadoras propias de las Islas*

a₁ *Coyuntural*

La declaración del cólera-morbo en las islas orientales canarias, que arrojó en Gran Canaria la cifra de 5.599 muertos (el 9,5 por 100 de la población), vomitó una serie de medidas precursoras de los propios puertos francos.

Una real orden publicada en la *Gaceta de Madrid* el 9 de octubre de 1851, sanciona —entre otras— las siguientes medidas:

1. Que por ahora se permita la introducción, con libertad de

⁴⁷ En su instancia (16-12-50), los diputados resaltan la disonancia que existía entre el arancel especial canario de 12 de octubre de 1831 y la Instrucción de Aduanas vigente. Solicitaban una Instrucción de Aduanas en consonancia con los aranceles especiales de Canarias.

⁴⁸ Por real orden de 9 de enero de 1851.

derechos, de las primeras materias necesarias para la elaboración de las casas de beneficencia de esa provincia, manifestando cuáles son dichas materias, para que oída la Dirección General de Aduanas pueda decidirse definitivamente lo que convenga en beneficio de dichas casas.

2. Que la misma Dirección General se ocupe en el examen y reforma general de los aranceles de importación y exportación de esas islas con el fin de fomentar su industria y comercio; todo sin perjuicio del resultado a que pueda dar lugar el estudio de otras materias de alta trascendencia, en que el Gobierno se ocupa asiduamente, teniendo por objeto principal el procurar el bienestar de los habitantes de Canarias.

La incidencia de esta circunstancia coyuntural se recoge en el definitivo real decreto de 11 de julio de 1852, en el que se dice textualmente: «... el azote de cólera-morbo vino el año pasado a agravar los males...».

a.) Estado de opinión

Ya en la segunda mitad del XVIII el viajero escocés George Glas⁴⁹ defendía una libertad en el comercio exterior de Canarias. Pero, sin duda, el impulsor de la idea es el vice-cónsul de Francia en Canarias, el sabio Sabin Berthelot, cuya idea es muy bien acogida por el gobernador, Manuel Rafael de Vargas. Sabin Berthelot, además, de publicar en el periódico *El Avisador* una serie de artículos sobre la materia, envía correspondencia esclarecedora sobre el tema al Ministerio de Asuntos Extranjeros de París. En carta de 20 de febrero de 1852 dice, entre otras cosas:

«Este trabajo que envió ha sido coordinado después de diferentes notas confidenciales que envié el año pasado a instancias del gobernador civil, Manuel de Vargas. La confianza que me testimonió me dio la ocasión de desarrollar mis ideas en favor de una medida de facilitar el comercio y simplificar las transacciones en unos puertos admirablemente situados para las necesidades de la navegación y el comercio...».

«... Pero si he buscado demostrar que la libre introducción, en los puertos de este archipiélago, de toda especie de mercancías mediante la tasa del 3 por 100, sin distinción de pabellón y origen, con la facultad de almacenar, transbordar y reexportar, sin derechos ni control, lejos de molestar los intereses españoles sería provechosa, proponiendo esta medida yo he visto las ventajas que podría tener el comercio marítimo de Francia...».

«... El Gobierno español piensa seriamente en poner en práctica el sistema de franquicias del que yo había expuesto la adopción. Llamado a Madrid Vargas, ha sido escuchado con interés por el presidente del Consejo y a continuación de esta entrevista una

⁴⁹ *The history and the discovery and conquest of Canary Island*, Londres, 1764.

memoria, apoyada por los diputados de Canarias, ha sido presentada sobre el establecimiento de puertos francos en Canarias...».

Una cosa salta a la vista: el interés de las potencias extranjeras en tener un régimen comercial liberado en Canarias. Francia lo proclama abiertamente e Inglaterra no iba a ser menos.

Otro articulista canario, Pedro M. Ramírez, también incide en este estado de opinión con una serie de artículos publicados en *El Noticioso* de Tenerife.

a₃) Presiones políticas

Los diputados canarios toman la idea y se lanzan en pos de su alumbramiento. Tenerife reclamaba la novedad para sí. En este sentido se comprende la actuación de políticos grancanarios, entre los que destaca don Cristóbal del Castillo⁵⁰, para equilibrar las peticiones tinerfeñas⁵¹.

b) Circunstancias generales

b₁) Inexistencia de intereses comerciales peninsulares

El comercio de Canarias con la Península alcanzaba muy bajos valores. La exportación de Canarias se centraba en la cochinilla⁵² y sus mercados principales eran Inglaterra y Francia. Las importaciones se realizaban, asimismo, en mayor medida de estos dos países. No existía, pues, un mercado interesante al que se debía proteger a toda costa.

En las cuentas del Estado español se tienen las siguientes cifras de importación y exportación de la Península y Canarias (miles de pesetas):

⁵⁰ Véase don Bernardino Correa Viera, diario *La Provincia*, 6 de junio de 1975. También Juan Rodríguez Doreste: *Las tres vertientes de nuestra unidad regional*.

⁵¹ En la carta de S. Berthelot hay un párrafo de gran interés en el pleito regional: «El puerto franco es la llave del porvenir comercial de Santa Cruz. Pero este puerto franco no lo entendemos como privilegio exclusivo de Tenerife. Debe extenderse a todos los puertos del archipiélago. Abogamos por un sistema liberal uniforme que suprima en toda la provincia la vigilancia aduanera.»

⁵² Insecto que se criaba en el nopal y que se usaba como materia tintórea.

	Importación de Canarias	Exportación desde Canarias
1850	—	—
1851	—	—
1852	—	—
1853	—	—
1854	—	—
1855	—	—
1856	—	—
1857	—	—
1858	—	—
1859	—	—
1860	—	4
1861	—	78
1862	—	19
1863	—	23
1864	736	11
1865	460	19
1866	606	11
1867	1.376	10
1868	538	16
1869	269	8
1870	206	24
1871	279	27
1872	292	70
1873	232	27
1874	295	67
1875	160	1.093
1876	148	34
1877	157	64
1878	—	72
1879	—	90
1880	—	553

b₂) *Inexistencia de industria canaria*

La total inexistencia de industria canaria hacía nulo el enfrentamiento entre librecambistas y proteccionistas. Había un clima general favorable a los puertos francos y los dos estamentos productivos: comerciantes y agricultores estaban convencidos de la bondad de la fórmula.

b₃) *Intereses de la agricultura y del sector servicios*

Visto el tema bajo el punto de vista de la agricultura, los cereales quedaban protegidos con sus aranceles, arma de doble filo, como se verá en períodos de escasez y que origina brotes proteccionistas. Por otra parte, en una agricultura de productos preponderantes no existía problema frente a la importación de productos extranjeros, debido a los costes que incidían en la posible importancia de productos agrícolas: fletes, escasez de numerario en Canarias, etc.

Al mismo tiempo la situación de las islas fue una ventaja en la escala de los mercados consumidores europeos; aprovechándose continuamente fletes de retorno, tanto africanos como americanos, aparte de la ventaja que el tiempo en el transporte daba sobre la producción americana, ventaja que fue disminuyendo a medida que las técnicas navales avanzaron. De esta forma la cochinilla de Canarias compitió con ventaja en Inglaterra, con la de América Central⁵³, ejemplo de la incidencia de las mejores técnicas navales las tenemos en el mercado del plátano con el abastecimiento de Jamaica a Inglaterra a comienzos del siglo XX.

Al amparo de esta situación también se logra el lanzamiento de otros productos agrícolas de competencia americana como el azúcar y el tabaco, relanzados desde la caída del mercado de la cochinilla.

En cuanto al sector servicios, los puertos francos inciden favorablemente sobre el comercio en general⁵⁴, desarrollándose un activo comercio precedente del estado actual.

La mejora de los puertos, el aumento de navíos, el exotismo de las islas, la ausencia de trabas portuarias, sirvió también para empezar a sentar los cimientos de la moderna riqueza turística de Canarias.

b₂) *Interés de la Hacienda*

A la Hacienda le preocupó que los ingresos que realizaba, por la aduana de Canarias no se dejaran de recaudar. Lograda la fórmula para ello, ganaba a cambio los menores gastos derivados de la necesidad de la organización para la recaudación e inclusive los derivados de la represión del contrabando⁵⁵.

El 23 de abril de 1852, el Ministerio de Hacienda se dirige al gobernador, Diputación Provincial y Junta de Comercio de Canarias en los siguientes términos: «Se ha propuesto a este ministerio la declaración de puerto franco a toda Canarias con las limitaciones siguientes:

1. Que sólo pueda hacerse el comercio con la Península por los puntos de Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma, Arrecife y Puerto Cabras.

2. Que no se admita en la Península como nacionales más productos de Canarias que los siguientes: almendra, aceite de tártaro, barrilla, castaña, cebollas, cochinilla, dulces, esterilla para sombreros y sus compuestos, frutas, orchilla, pescado, seda en capullo y en rama, semillas, patatas, piedras de filtro, locetas y vino.

⁵³ En la primera mitad del siglo XIX.

⁵⁴ A pesar de que hubo épocas de atonía y regresión debido a la propia situación económica canaria.

⁵⁵ Con motivo del real decreto de 11 de julio se suprimen las dependencias de Hacienda, de Aduanas y Estancadas en los dos distritos, creándose en su lugar Intervención y Registros en cada puerto franco. En la reforma se obtiene una economía de 222.551 r. v., considerando los 341.382 r. v. que en ese momento importaban por personal y materiales, con los 118.831 r. v., que es el nuevo coste.

3. Que pierdan su nacionalidad los géneros, frutas y efectos del Reino que de Canarias se devuelvan por invendibles u otra causa. También se ha propuesto que las mercaderías de origen de nuestras posesiones de América y Asia, que entren en los puertos de Canarias no pierdan la nacionalidad a su introducción en la Península, considerándose como depósitos los puertos mencionados y que a las expediciones procedentes de Canarias acompañe un registro a semejanza de los cargamentos que procedan del extranjero cuyo registro se facilitará por un empleado del Gobierno que habrá en cada puerto habilitado de las mismas. Y antes de tomar resolución sobre este asunto ha sido voluntad de S. M. que se diga a V. S. para ilustrarlo competentemente, advirtiéndose que aunque S. M. está dispuesta a conceder cuanto sea posible en beneficio de Canarias, esto no podrá hacerse con perjuicio del resto del Estado y lo habría si la suma que producen los impuestos actuales de Canarias dejara de percibirse y por lo mismo es igual la voluntad de S. M. que propongan V. S. los medios de cubrir el déficit que a la renta de Aduanas y Estancadas habrá de ocasionar el puerto franco si llegara a establecerse.»

1.2. *El decreto de puertos francos*

Interesa en este decreto de 11 de julio de 1852 el origen de los ingresos que habían de sustituir a los antiguos. El artículo 9 del real decreto dice: «Además de los derechos impuestos a la importación del tabaco, patente para su elaboración y venta, se impondrá un recargo del 2 por 100 a la contribución territorial y un 50 por 100 a la comercial exclusivamente, sin que este impuesto afecte en nada a la industrial, sobre la que no debe gravar». El artículo 10: «por derechos de puertos y faros se exigirá un 1 por 1.000 sobre facturas de todas las mercancías». Completados estos artículos con el 6, que decía: «En la importación de granos de las islas regirá el actual arancel», tenemos la estructura completa del origen de ingresos.

De la observación de estos artículos destaca:

a) Hay un cambio de sujeto pasivo. La nueva carga a que se somete el contribuyente por territorial (2 por 100) tiene todo el agravante de una traslación injusta, debido a que la mayoría de estos contribuyentes de una agricultura de subsistencia no gozan de los beneficios de las importaciones.

No sólo es injusta la carga a nivel individual, sino a nivel de municipios e islas, municipios e islas, como en el caso del Hierro, a los que las importaciones antes y después del decreto les sobraba⁵⁶.

⁵⁶ Saligman, en *Ensayos impositivos*, dice: «No hay nada inherentemente malo en un impuesto indirecto, como tampoco hay nada que sea inherentemente bueno en un impuesto directo. Todo depende de la clase de impuesto directo o indirecto

b) La no repercusión sobre la cuota industrial no fue un revulsivo para la creación de una industria canaria.

c) Consecuencia de la franquicia es el desestanco del tabaco. Nota que se mantiene a lo largo de los años hasta crearse una industria tabaquera al amparo de una diferencia normativa con la Península.

De cualquier forma, las reservas con respecto al decreto existían antes y después de su promulgación. En los artículos de Pedro M. Ramírez⁵⁷, de 1852, se escribía: «No debiendo ser, pues, para el país, el establecimiento de puertos francos más que un cambio en el modo de pagar los impuestos, no consideramos mayor el provecho que los perjuicios de este cambio; y disfrutando actualmente de un arancel de libre comercio, si bien desnaturalizado...; nada más natural, nada más justo y nada, por consiguiente, más asequible del Gobierno de S. M. que la reforma de nuestro sistema especial de aduanas, poniendo todas sus partes en armonía con el principio de libre comercio que le sirve de base».

Queda clara la realidad de que los puertos francos no traen la supresión del pago de derechos para los productos importados. Más bien se convierte en un sistema mixto en el que coexisten los derechos de introducción de cereales, según el régimen de Aduanas en vigor, y un arbitrio global indiscriminatorio a la importación de mercancías, en forma tal que hay un desequilibrio entre productos de vital importancia (cereales) para el consumo de subsistencia canario y el resto de los productos más o menos suntuosos, situándose los derechos del tabaco como producto gravado más acorde a su propia naturaleza. De esta forma no debe, pues, confundirse el puerto franco con la libertad de comercio.

Lo evidente es que el modelo de puerto franco establecido no satisfizo totalmente a los canarios y así se demuestra en una larga serie de acotaciones que en periódicos y otras publicaciones se insertaron y que en parte se enumerarán al tratar de los ingresos de los puertos desde 1852 a 1900.

1.3. Aspectos cuantitativos de los arbitrios

En las contribuciones de inmuebles, cultivo y ganadería e industria y comercio se han incluido los recargos del 2 y del 50 por 100 (sobre la comercial) que la propia ley de 11 de julio de 1852 estableció como compensación a la creación de los puertos francos.

En el cuadro 1 se recogen las cifras de los arbitrios de puertos francos en pesetas, que comprende: licencias, patentes, 1 por 1.000, tabacos, maíz, trigo y harina. El cuadro es de elaboración propia, partiendo de las siguientes fuentes:

de que se trate. Un impuesto directo que recaiga sobre el trabajador no es necesariamente bueno por el hecho de que sea directo.»

⁵⁷ Bergasa y Viéitez: *Desarrollo y subdesarrollo en la economía canaria*, Guadiana de Publicaciones, Madrid, 1969.

a) Exposición que la Diputación Provincial de Canarias eleva al Gobierno sobre reformas en los puertos francos. Estos datos globalizados se toman hasta 1867.

b) Estados mensuales del *Boletín Oficial de Canarias*.

En el cuadro 2 se recogen, a partir del año 1865, los arbitrios pagados en los dos puertos más importantes del Archipiélago: Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

Combinados estos datos con los de la contribución de inmuebles, cultivo y ganadería, industria y comercio y consumos, que se estudiarán más adelante, pueden arrojar una visión clara de lo que fue la vida económica canaria en la segunda mitad del XIX.

A través de las cifras de los arbitrios del maíz, trigo y harina se pueden reconstruir las importaciones de granos en Canarias, apoyándose, además, en los estados mensuales de las cantidades de estos granos que también publica el *Boletín Oficial de Canarias*. Todo esto junto a un bien elaborado índice de precios de granos que hay que completar en trabajo individual, puesto que los precios canarios no se publicaban en la Península, como se hacía con el resto de las provincias españolas⁵⁸, sería labor a acometer en un futuro y aun cuando no obedece, esencialmente, a las líneas marcadas en este trabajo, arrojaría luz definitiva a producciones y consumo de granos de las Islas⁵⁹.

Los arbitrios que comprende el cuadro 1 son los siguientes: licencias y patentes, 1 por 1.000 de las mercancías importadas según factura, derechos por tabaco importado y derechos de cereales.

Como se ve, la evolución de las cifras es dispar y obedece, en buena medida, a las propias alternativas por las que pasan los diferentes arbitrios, además de la propia naturaleza coyuntural por la que atravesaban las Islas.

Como ejemplo vale el que citemos que las bajas observadas desde 1856 a 1858 son debidas a la libertad de entrada de cereales⁶⁰, como asimismo a las de 1868 y 1869⁶¹.

En el cuadro 2 se tiene un panorama más abierto de la actividad económica de las Islas, observándose asimismo la disparidad de las series, pulsador —repetido pulsador— de la coyuntura isleña.

A nivel comparativo los puertos de Las Palmas y Santa Cruz no guardan una correlación. Las líneas oscilan, recaudando unos años más el puerto de La Luz que el de Santa Cruz y al revés, quedando bosquejadas las propias diferencias productivas de las Islas, caso que se comprende con más claridad si comparamos las importaciones de maíz por Santa Cruz, siempre más bajas que en Las Palmas, completamente constatado por la mayor producción de la isla de Tenerife, al revés de lo que ocurre con el trigo y la harina.

⁵⁸ Véase Nicolás Sánchez Albornoz: *Los precios agrícolas durante la segunda mitad del siglo XIX*. Servicio de Estudios del Banco de España, 1975.

⁵⁹ Estudio que pienso acometer en mi *Historia Económica de Canarias, 1800 a 1950*.

⁶⁰ Diputación Provincial, sesión de 11-6-1877.

⁶¹ Situación originada tras la Gloriosa.

CUADRO 1
ARBITRIOS DE PUERTOS FRANCOS

AÑO	Pesetas
1852	43.640
1853	116.565
1854	64.743
1855	82.310
1856	93.229
1857	74.704
1858	94.183
1859	144.584
1860	131.092
1861	120.072
1862	128.480
1863	151.494
1864	146.782
1865	136.893
1866	108.314
1867	110.671
1868	34.847
1869	37.590
1870	113.485
1871	176.701
1872	197.336
1873	188.290
1874	125.569
1875	202.287
1876	174.297
1877	169.893
1878	269.353
1879	214.904
1880	197.872
1881	271.367
1882	288.444
1883	238.625
1884	166.399
1885	198.611
1886	224.775
1887	209.407
1888	148.308
1889	191.943
1890	283.308
1891	326.643
1892	333.387
1893	316.674
1894	369.492
1895	351.041
1896	385.325
1897	502.772
1898	331.857
1899	261.686 ⁶²
1900	987.781

⁶² Las cifras del primer semestre fueron 130.843 pesetas. Las del segundo semestre son estimaciones.

CUADRO 2
ARBITRIOS DE PUERTOS FRANCOS
(Pesetas)

AÑO	LAS PALMAS							SANTA CRUZ DE TENERIFE						
	Licencias y patentes	l por 1.000	Tabacos	Maiz	Trigo	Harina	TOTAL	Licencias y patentes	l por 1.000	Tabacos	Maiz	Trigo	Harina	TOTAL
1865... ..	2.165	2.542	19.321	4.025	—	9.305	36.238	2.071	2.662	24.234	88	—	13.919	42.974
1870... ..	412	4.054	14.246	8.354	205	7.797	35.068	885	3.929	23.586	6.399	1.221	24.136	60.156
1875... ..	—	4.141	14.106	44.091	742	21.271	84.351	250	3.802	45.222	10.153	—	40.002	99.429
1880... ..	575	5.016	31.389	47.267	—	11.928	96.175	638	2.185	42.159	17.316	—	22.983	85.281
1885... ..	1.020	4.730	59.919	18.102	1.609	2.120	87.500	788	4.038	71.535	289	—	20.873	97.523
1890... ..	710	7.745	24.230	48.483	293	11.654	92.922	992	5.030	55.949	8.495	753	48.220	119.444
1895... ..	1.596	9.915	49.370	58.519	1.616	51.218	175.535	666	5.072	71.600	7.045	1.186	67.714	153.191

Nota.—Algunos totales son ligeramente superiores a la suma de los parciales por la existencia de otros pequeños arbitrios no incluidos por su mínima incidencia.

Otros derechos recaudados por los puertos francos eran:

a) *Policía sanitaria*

Se comenzó a recaudar en 1859 y se cesó en 1869⁶³. Las cantidades ingresadas por este concepto son mínimas:

Año	Pesetas
1859	919
1860	16.542
1861	16.205
1862 y seis meses del 1863.	24.762
1863-64	23.137
1864-65	16.917
1865-66	25.962
1866-67	26.457
1867-68	31.865
1868-69	19.968
<i>Total</i>	<i>202.734</i>

b) *Derechos de carga y descarga. Coloniales*

Desde 1868 a 1900 los derechos pagados en los puertos de Canarias fueron⁶⁴:

Año	Pesetas
1868-69	45.715
1869-70	73.425
1870-71	58.815
1871-72	59.336
1872-73	63.785
1873-74	50.704
1873-75	45.794
1875-76	43.088
1876-77	52.547
1877-78	49.154
1878-79	76.477
1879-80	48.076
1880-81	81.317
1881-82	84.365
1882-83	106.547
1883-84	139.869
1884 (seis meses)	60.564

⁶³ Se volvió a introducir a partir de 1900 (ley de 6 de marzo de 1900).

⁶⁴ Datos tomados de varias fuentes: «Exposición que la D. P. eleva al Gobierno». Periódicos: *El Liberal*, *La Patria*, *B. O. C.* Tabla de elaboración propia, recurriéndose a estimaciones para suplir la falta de datos en algunos meses. Desde 1868-69 a 1879-80: descarga y viajeros. El resto de los años, además de descarga y viajeros: coloniales, menores, carga.

Año	Pesetas
1885	174.314
1886	113.669
1887	127.790
1888	157.378
1889	180.973
1890	210.712
1891	246.159
1892	250.506
1893	277.588
1894	301.918
1895	322.345
1896	337.582
1897	346.660
1898	355.606
1899	357.500
1900	355.527

1.4. Aspecto cualitativo

En el estudio sobre la implantación de los puertos francos en Canarias por la ley de 11 de julio de 1852 se adelantaba algunas reacciones ante la nueva figura jurídica. En este apartado se examina la evolución de 1852 a 1900, considerando una serie de puntos ordenados:

1.4.1. *Carácter temporal de los puertos francos*

El artículo 14 del real decreto de 11 de julio de 1852 decía: «Las franquicias se otorgan por tiempo indefinido, y si por razones de conveniencia pública hubieran de retirarse en lo sucesivo, no lo verificará el Gobierno en todo caso antes de transcurridos tres años».

La provisionalidad pesó sobre las islas, máxime cuando desde el principio de la implantación de los puertos francos, se acumularon algunos déficits anuales a los que la Diputación no pudo hacer frente de forma inmediata. La ley de 22 de junio de 1870 les dio un carácter permanente y entre sus principales novedades se cuenta la creación de una comisión⁶⁵ encargada de:

- a) Estudiar las modificaciones que convenga introducir en el real

⁶⁵ La comisión se constituyó por real decreto de 17 de agosto de 1870 y la formaban: presidente, ministro de Hacienda; vicepresidente, subsecretario de Hacienda; vocales: senadores y diputados a Cortes por Canarias; directores generales de Contribuciones, Aduanas y Rentas Estancadas, entre otros.

decreto de 11 de julio de 1852 a fin de ampliar el beneficio de las franquicias sin perjuicio para los intereses del Tesoro.

b) Proponer los medios de mejorar el sistema económico y administrativo de esta provincia en provecho de ella y de la Metrópoli.

c) Liquidar el crédito que el Estado ostente por la recaudación inferior a la suma obligatoria obtenida en algunos años.

Por otra parte se extendían los puertos francos al puerto de Valverde en la isla del Hierro y a todos los demás de la provincia cuyos ayuntamientos se comprometieran a sufragar los gastos de Recaudación y Administración del ramo ⁶⁶.

El estudio de las modificaciones se originó indirectamente a través de las quejas y propuestas de los entes regionales y de los particulares ⁶⁷ y se plasmó en normativas paralelas que dispersaban la aplicación de la propia ley de 1870.

La liquidación de los créditos del Estado fue punto de confluencia de las más variadas opciones. Los déficits se originaron en los años de 1853, 54 y 55 por las dificultades e imperfecciones naturales en la sustitución de un régimen por otro; en 1856, 57 y 58, debido a la concesión de la libre introducción de cereales (este déficit fue declarado de abono por la ley de 22 de junio de 1870), en 1862 por la epidemia de fiebre amarilla en Tenerife y en 1868-69 ocasionado por los decretos de las juntas revolucionarias, que suprimieron todo impuesto sobre las mercancías, los cereales y el tabaco. Por real orden de 18 de marzo de 1868 se permite la exportación a Canarias de trigo, maíz, cebada, centeno, harina, arroz y papas, no permitiéndose su reexportación al extranjero.

En el resto de los años se cubrió con exceso la cantidad anual estipulada por el Estado.

El Estado pudo obtener ingresos mayores si la mala administración no hubiese sido un poderoso cáncer visible y protegido. El artículo 11 del decreto de 11 de julio de 1852 disponía que los derechos e impuestos correrían a cargo de la D. P., con intervención de la Hacienda, y el artículo 12, que las Diputaciones ⁶⁸ y Juntas de Comercio de ambos distritos se obligaban a satisfacer a la Hacienda el déficit si no se llegaba a cubrir los 1.215.811 reales que los ingresos habían de producir. Se creó una comisión permanente com-

⁶⁶ El Ayuntamiento de Garachico solicitó, el 25 de noviembre de 1852, que se hiciera extensiva a su puerto la franquicia, y por la real orden de 2 de marzo de 1853, se pedían informes sobre si los puertos de Santa Cruz de La Palma, San Sebastián de la Gomera, Puerto Cabras y Orotava debían seguir disfrutando de la franquicia debido a su poca importancia.

En la sesión de la D. P. de 4 de noviembre de 1876 dióse cuenta del dictámen de la Comisión de Fomento sobre solicitar del Gobierno la supresión de las franquicias en varios puertos de las islas. Entre las razones alegadas para la desestimación de la propuesta: a) Si la supresión se hiciera no sería equitativo seguir exigiendo a sus habitantes el recargo del 2 por 100 de la contribución territorial. b) La circunstancia de rendir la administración de los puertos escasos productos no es razón para su supresión.

⁶⁷ Se irán estudiando ordenadamente.

⁶⁸ No se entiende este plural porque sólo existía la D. P. de Canarias.

puesta de dos diputados provinciales y dos vocales de la Junta de Comercio, como miembros electivos, del administrador de Hacienda como vocal nato y del gobernador de la provincia como presidente.

En virtud de esto los empleados de las oficinas recaudadoras dependían y eran costeados por la provincia, en tanto que los correspondientes a la Intervención corrían por cuenta del Estado.

La Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas evacuó un informe con fecha 27 de marzo de 1875 en el que decía: «La sospecha de inmoralidad se convierte en realidad en vista de esos datos incontrovertibles que revelan el fraude, y cuya funesta verdad se confirma con el examen de las ventajas obtenidas en el país y el incremento de nuestras riquezas en todos los ramos. ¿Cómo es que entre nosotros se da la incomprensible anomalía de que un sensible desarrollo progresivo en todos los ramos productores ocasiona la baja en los arbitrios? El contrabando, la convivencia. He ahí la causa de ese déficit que pesa como losa de plomo sobre el contribuyente».

En igual forma se expresa el periódico *El Omnibus*: «Varias son las disposiciones que la D. P. ha dictado constantemente, en su deseo de mejorar este servicio que tanto afecta a los intereses de sus representados: empero, por acertadas y previsoras que hayan sido, todas se han estrellado en la mala fe de algunos negociantes que viendo en el fraude una utilidad segura, aunque miserable sea, no han dudado pervertir los más sagrados deberes, no hacer odiosa, perjudicial e insostenible una concesión, de la que ellos resultan los primeros favorecidos».

Quizá el escrito más virulento fue el de M. L. Cañivano⁶⁹, un alegato despiadado contra los administradores: «Se inician revelaciones de grandes contrabandos, lo mismo en la provincia que en Cuba y Puerto Rico a donde suele extenderse el fraude con cargamentos de trigo y harina de Estados Unidos y otros puntos del extranjero que se bautizan en Canarias, con el nombre de cabotaje y en último término se recurre a ministros y personajes situacioneros para que impongan su autoridad a los gobernadores en favor de éstos o de otros candidatos.

La camarilla de negociantes económico-políticos es siempre la misma y los gobernadores se ven rodeados y agasajados por ella desde que el buque que les conduce entra en el puerto».

El *Diario de La Laguna*⁷⁰ es tajante: «Se habla con insistencia de un contrabando apresado en las playas de Candelaria (Tenerife), consistente en unas 60 pipas de aguardiente.

¿Quién será el tonto que introduce aguardiente por esas playas pudiendo introducirlo por los muelles de Santa Cruz, como tiempo atrás se dijo entraron 2.000 pipas?

¿No habrá un ministro de energía que suprima de un plumazo

⁶⁹ *Los puertos francos en Canarias. Responsabilidad de los Gobiernos en la administración de sus impuestos, 1896.* Folleto.

⁷⁰ 15 de octubre de 1895.

la gran vergüenza de nuestra provincia, es decir, los puertos francos, que no sirven sino para enriquecer a los comerciantes políticos y para arruinar nuestra agricultura?».

El tinglado no sólo afectaba a Canarias, sino que tenía proyecciones más amplias, según una hoja suelta que circuló en Sevilla y varias poblaciones andaluzas: «Hay quien trata de aprovechar los puertos francos de Canarias para importar aceites de algodón, nabina, colza y oliva de otros países: sofisticarlos y con marcas supuestas expenderlo a las Antillas, Uruguay y Argentina⁷¹».

Asimismo el contrabando, uno de los males a erradicar en el real decreto de 1852, siguió en candelero. En el mencionado informe de la Real Sociedad Económica de Las Palmas se dice: «No puede evitarse el fraude de continuos alijos por los demás puertos, no habilitados como francos, que se hallan desiertos y retirados de las poblaciones».

El delegado de Hacienda de Canarias⁷² emite un informe en el que pide la creación de un resguardo, que vigile muelles y costas.

Ante este estado de cosas se toman medidas que tienen la virtud de no contentar al grueso de los intereses que pululaban. Disposiciones de Hacienda⁷³ ordenaban formalidades en la documentación, equiparándola con la de Aduanas. Después de acordar la entrega de manifiestos visados por los cónsules extranjeros cuando de allí procedían los buques, manda que los derechos que ingresen por concepto de cereales y harinas se haga la entrada por las oficinas del Tesoro y con aplicación al mismo. De esta forma sólo quedaba para la D. P., para cubrir el cupo de puertos francos, lo que se recaudara por la introducción de tabacos y el 1 por 1.000 sobre el valor de las facturas de las mercancías que se importen.

Las protestas de la D. P., Ayuntamientos, Juntas de Comercio y Sociedades Económicas de Amigos del País, son unánimes en lo que se considera atentatorio a la propia esencia del puerto franco.

Hacienda trata de situarse en el dominio de los ingresos de los puertos francos. El delegado de Hacienda de Canarias⁷⁴ propone reformas considerando que son intereses importantes, para hallarse administrados por una junta, que califica de oligárquica, y en la que Hacienda tiene escasísima intervención. Propone una nueva junta provincial con mayor intervención de la Hacienda pública.

La propia D. P. toma la iniciativa⁷⁵ y el diputado Pulido dice que la experiencia de más de 30 años en la recaudación de las rentas de puertos francos había demostrado la deficiencia de las disposiciones del reglamento por que se regían los arbitrios, dando lugar a importantes fraudes en perjuicio del Tesoro y de la provincia y más inmediatamente del comercio de buena fe. Propone se nombre

⁷¹ *El Liberal*, 13 de julio de 1888.

⁷² *La Correspondencia*, 5 de julio de 1888.

⁷³ *La Correspondencia*, 5 de julio de 1890.

⁷⁴ *El Liberal*, 6 de junio de 1890.

⁷⁵ Sesión del 15 de febrero de 1895.

una comisión del seno de la D. P. que estudiando el tema haga las reformas oportunas.

En circular de 10 de diciembre de 1896, la comisión provincial permanente de puertos francos acuerda que el pago de los derechos establecidos en Canarias como arbitrios de puertos francos por tabaco, harina y cereales se efectúe en el punto donde hayan de consumirse los artículos y que si parte de un cargamento se dirige a otro puerto, abone los derechos en la Administración del puerto de consumo.

Justifica esta resolución en la evitación de fraudes y contrabando. Da, a su vez, normas para controlar la efectividad de esta disposición.

1.4.2. Repercusión de los impuestos

1.4.2.1. Inmuebles, cultivo y ganadería

El traslado impositivo sobre esta contribución no dejó de ser motivo de polémica y de contestación, desde sus comienzos. Por real orden de 14 de abril de 1854 se mandó instruir expediente a consecuencia de haber pedido los terratenientes de la Orotava (Tenerife) se libere a sus propiedades del recargo del 2 por 100 con que contribuyen para sostener las franquicias⁷⁶.

Pedro M. Ramírez⁷⁷ pedía se disminuyera el 2 por 100 al 1 por 100 y a cambio se aumentara al 2 por 100 el impuesto sobre entradas de mercancías, según factura.

La D. P., en la misma línea, pedía que el gravamen del 2 por 100 sobre la riqueza imponible lo fuera sobre la cuota del Tesoro y que el 1 por 1.000 sobre entrada de mercancías se elevase al 2 por 1.000⁷⁸.

La actitud de la D. P. giraba moderadamente desde su posición de 1866, en la que solicitaba, más «audaz», abolir los derechos de introducción sobre los cereales y tabacos, así como el 1 por 1.000 sobre las demás mercancías y los recargos del 2 y 50 por 100 sobre la contribución territorial y la comercial.

La abolición de este recargo llega, finalmente, por la ley de 6 de marzo de 1900.

⁷⁶ «La división de la provincia de Canarias (1840-1873)», Marcos Guimerá Pérez. *Anuario de Estudios Atlánticos*. Núm. 14. Año 1968.

⁷⁷ *Los puertos francos en Canarias*. Folleto.

⁷⁸ Esta proposición es contestada por *La Correspondencia de Canarias* (27 de marzo de 1881), que decía: «El derecho fiscal que se propone, introduciría la perturbación y sería origen de conflictos sin número, aparte de las trabas y vejaciones que sufriría el comercio.»

A pesar de este impuesto, vendría a recaer en último término sobre el propietario y las clases proletarias, pues es sabido que el comprador satisface siempre los gravámenes que consume y la riqueza resultaría también perjudicada por el mayor precio que habría de reportar en la adquisición de abonos y útiles para el cultivo, en la necesidad de cubrir la baja que deja la modificación, debe admitirse siempre como impuesto de valores.»

1.4.2.2. Cereales

El origen de este impuesto sobre cereales en el real decreto de 11 de julio fue, según Cañivano, el hecho proteccionista de que estos artículos constituían entonces la casi única producción del Archipiélago. La D. P. solicitaba en 1866 la abolición de esta carga, obedeciendo a las fluctuaciones de la propia producción canaria. Por ello el Gobierno Civil, el 11 de marzo de 1868, dispone la rebaja de los derechos de los granos para paliar su escasez. A la petición de la D. P. del establecimiento de una escala de derechos fija, le sigue una real orden de 1872, en la que se dispone que los derechos sean los mismos que rigen en la Península, según la ley de 22 de junio de 1870.

Los intereses se entretentan en esta materia entre proteccionistas y partidarios de la libre introducción de los cereales. En la sesión de la D. P. de 11 de junio de 1877 se suscita una enconada polémica que se resume en las palabras de un diputado: «Todo lo más que cabe en materia de cereales es imponer un derecho fiscal como uno de tantos medios de ingresos, cosa que no puede confundirse con el derecho de protección... Si se expusieran las falsas teorías del señor Méndez (otro diputado) al Gobierno, iba a ser muy grande su extrañeza, al ver que aquí, en materia de comercio existe la mayor libertad posible, libertad que alcanza a toda la especie, se busca una excepción para los cereales y se intenta conseguir medidas más restrictivas que las que rigen en la Península».

No es menos sintomático la petición proteccionista del Ayuntamiento de Las Palmas y de la Liga de Propietarios⁷⁹, «cuyos granos almacenados no encuentran salida por consecuencia de la introducción de cereales del extranjero, que los tahoneros, a pesar de su mala clase se apresuran a comprar por su mayor baratura, obligando a la población a comer pan malo y caro».

La evidencia era que, en condiciones normales, el trigo del país no podía competir con el extranjero, que era objeto de fraudes en la entrada como asimismo de contrabando, como lo expresaba el diputado Bethencourt⁸⁰, quien además decía: «Con lo que se indica es como traer a la D. P. los problemas del proteccionismo y libre-cambio: pedir la reducción de aranceles y la minoración de los recargos a los derechos de introducción. Si bien podría ser beneficioso al comercio, es traer pérdidas seguras sobre los agricultores y siendo la agricultura el nervio de la provincia, se perjudicaría a la mayoría, que la constituyen los pueblos rurales».

Todas estas polémicas eran coyunturales, dependían de la propia producción canaria, por ello en 1878 la propia D. P. pide al Gobierno la libre introducción de los cereales extranjeros y en 1887⁸¹

⁷⁹ *El Liberal*, 5 de agosto de 1887.

⁸⁰ Sesión de la D. P. de 18 de febrero de 1895.

⁸¹ Sesión de 11 de noviembre de 1887.

se pide que la Dirección General de Administración militar suspenda la orden para que las harinas que hayan de emplearse en el pan de las tropas se pidan a la Península y que se examinen las existentes en Canarias, inutilizando las que no deban entregarse al consumo.

Tampoco esta parcela está a salvo de las luchas que mantiene la Hacienda Pública con la provincial, como es la pretensión de aquélla de que los derechos de cereales correspondieran al Tesoro, sin ser de abono en los puertos francos, pretensión contestada agriamente en Canarias ⁸².

Posteriormente, la real orden de 12 de agosto de 1898 levantó la libre introducción de cereales motivada por las circunstancias en que colocó al país la guerra con Estados Unidos. Hacienda interpretó que los derechos sobre cereales fueran cobrados por las Intervenciones de Registros.

La D. P. recurre contra esta medida, que considera arbitraria, lo que da origen a la real orden de 25 de noviembre de 1899 que desestima la petición de la D. P. y declara que los derechos de cereales ingresen directamente en las cajas del Tesoro.

Al concederse a los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas depósitos francos (real orden de 16 de noviembre de 1893), se amplían sus beneficios ⁸³ al almacenaje de cereales. Medidas que se complementan con la circular de 10 de diciembre de 1896 de la Comisión Provincial Permanente de puertos francos, en la que se acuerda el pago de los derechos de cereales que se efectúe en el punto donde han de consumirse.

1.4.2.3. *Derechos de carga y descarga*

Desde su misma implantación son contestados estos derechos en Canarias. La real orden de 3 de febrero de 1853 dice: que el real decreto de 17 de diciembre de 1851 comprende a las islas Canarias, que debían pagar derechos de fondeadero, carga y descarga. Se dice que esta real orden es contraria al decreto de puertos francos: «Por punto general, los buques de carrera de ambos cabos miden por lo menos 200 toneladas, equivalentes a 400 quintales. Caso que convenga al naviero descargar un cargamento en Canarias y cargar los efectos de comercio que convenga a sus miras, además de los derechos de faro, puerto y fondeadero, tienen que pagar un r. v. cada uno de carga si son extranjeros y la mitad si son nacionales (8.000 a 4.000 r. v.). Los derechos que satisfacen no alcanzan los beneficios de la expedición y buscan otros puertos.»

El propio subgobernador Monteverde dice ⁸⁴: «Los buques de cabotaje, sobre todo, pertenecientes en su mayor parte a las personas menos acomodadas del país y destinado a transportar entre las islas

⁸² *La Correspondencia*, 5 de julio de 1879.

⁸³ Real orden de 5 de marzo de 1894.

⁸⁴ Carta de 15 de marzo de 1853.

sus propias producciones, entre ellas piedra de cal, lozas y barrilla, venderán sus naves y buscarán otra ocupación que les proporcione menos peligros y sacrificios. Al indicar los referidos buques, no he hecho mención a los destinados a la pesca del salado, cuya ruina será inmediata, mayormente cuando está naciendo una nueva industria cual es la salazón de bacalao. Se hundirá la agricultura, industria y comercio.»

El cuadro se exagera hasta llegar a la apocalipsis; quizá por ello la real orden de 10 de noviembre de 1854 declara que no procede su cobro.

Hasta 1868 no se establece⁸⁵ el derecho de descarga y hasta 1874 el de carga. La D. P. alega que con esta obligación coexisten dos impuestos de la misma naturaleza, el uno local, o sea, el derecho del 1 por 1.000 y el otro general, nacido de las leyes de presupuestos y pide su abolición en exposición elevada a las Cortes Constituyentes.

En este punto quedan involucrados los carbones de abastecimiento a buques —importante rúbrica comercial portuaria— a través de la ley de 30 de agosto de 1897, en la que se creaba este impuesto provisional de tráfico para el fomento de la Marina Nacional, las casas carboneras piden que se consideren los puertos canarios en la misma forma que los de Marín y Rivadabía y que se declare que la percepción del impuesto no es aplicable a los depósitos de las casas navieras y carboneras con destino al servicio de sus buques y a la reexportación.

De nuevo se apela al desconocimiento que la Metrópoli tiene de Canarias: «La imprevisión con que se ha comprendido al archipiélago canario⁸⁶ en su nuevo impuesto de carga y descarga. Sólo la falta de estudio y el desconocimiento de las condiciones especiales de nuestro país puede haber dado ese resultado.»

1.4.2.4. Otros derechos

Las primeras incidencias sobre derechos de coloniales se centraron sobre la vigilancia que se tenían en los puertos de Santa Cruz y Las Palmas, con acusaciones de aquél de la liberalidad recaudatoria⁸⁷ del puerto de Las Palmas, que se traducía en desembarcos de los productos coloniales en esta ciudad para ser reenviados en buques de cabotaje a Tenerife.

Los problemas comenzaron a ser más serios desde el momento que volvió a plantarse la caña de azúcar, como un cultivo de transición, entre la cochinilla y el plátano y tomate. En 1887 volvía a quejarse Tenerife de la baja recaudación por productos coloniales,

⁸⁵ A través de la Ley Presupuestaria.

⁸⁶ Sesión de la D. P. de 13 de noviembre de 1897.

⁸⁷ *La Localidad*, Las Palmas, 29 de marzo de 1879. *El Progreso de Canarias y El Memorándum*, Tenerife, 1879.

sin caer en que ya en Gran Canaria no entraban, por su puerto, azúcares (excepto refinados), debido a la producción de esta isla.

A nivel nacional, la producción azucarera canaria tenía problemas para su introducción en la Península. Alfonso Gourié Álvarez, propietario de la fábrica de San Pedro de Arucas (Gran Canaria), solicitó de la Dirección General de Aduanas que se permitiera la libre introducción de sus azúcares en la Península, una vez justificado el pago del impuesto transitorio, fundándose en la real orden de 20 de febrero de 1886⁸⁸. Por real orden de 31 de julio de 1886 se concede la libre introducción en la Península y se mandaba hacer una estadística «exacta» de la producción azucarera de Canarias, con objeto de que la cuantía de las importaciones guardara relación con la producción. Más tarde, el mismo Gourié solicita un concierto con Hacienda para el pago del impuesto que devengue el azúcar elaborado por su fábrica, a lo que se opone Hacienda⁸⁹. Con informe favorable del Consejo de Estado⁹⁰, se acepta, al fin, el concierto, asegurando a la industria azucarera una perfecta situación legal y una reducción considerable en los gravámenes.

Las cautelas de la D. G. de Aduanas se debían a la posibilidad de la reexportación del azúcar extranjero desde Canarias sin pagar derechos en los puertos francos.

A partir de esta consideración vuelve a plantearse inmediatamente, el aspecto proteccionista del azúcar canario frente al extranjero, completándose el ciclo con la real orden de 15 de mayo de 1892, en la que se manda:

1. Que los azúcares de producción y fabricación de Canarias quedan incluidos entre los artículos que se admiten libres de derechos en la Península e islas Baleares.

2. Los azúcares de producción y fabricación extranjera o de las provincias y posesiones españolas de ultramar adeudarán a su introducción en Canarias los derechos de arancel y los impuestos transitorios y municipales que se existían en la Península, en la misma forma establecida para los cereales. Los citados derechos dejarán de exigirse en Canarias si llegara el caso de que desapareciera de ellas el cultivo de la caña y la fabricación de azúcar.

Una nueva alteración en las condiciones de las franquicias se introduce con la exigencia de un impuesto especial de consumo a los alcoholes y aguardientes a la salida de las fábricas, si salen para exportarse al extranjero y no han de consumirse en España (ley de 26 de junio de 1888).

En Canarias se dice que el impuesto es atentatorio a las franquicias porque «no habiendo disposición alguna aplicable directa-

⁸⁸ Decía en su disposición 1: «El azúcar fabricado en Canarias debe considerarse como producción nacional peninsular...»

⁸⁹ «La D. G. de Aduanas, suspicaz y recelosa siempre, entendiendo que los intereses del Tesoro salen mejor librados estableciendo trabas a veces absurdas que ofreciendo facilidades al movimiento expansivo de la producción y el comercio.» *El Liberal*, 3 de abril de 1888.

⁹⁰ Real orden de 1 de febrero de 1888.

mente a Canarias en punto a depósito, nuestro comercio resultará en peor condición que el de la Península y las mismas franquicias serán letra muerta. En efecto, si a la importación, por no haber depósitos, se exige necesariamente el impuesto especial de consumos, ¿cómo se va a reexportar en condiciones en que pueda venderse en el mercado de destino un artículo recargado con 25 pesetas por hectolitro que ha pagado, en concepto de derecho de consumo, en un punto donde no se ha consumido? Nuestro comercio de aguardientes con Marruecos y las colonias europeas del occidente de Africa desaparecería inevitablemente».

Canarias insiste, especialmente, en que los aguardientes que van a Africa, vayan libres de gravamen. El problema también estaba planteado a la inversa, en los vinos peninsulares que se reexportaban desde Canarias y que pagaban derechos a su entrada a la Península, basados en el artículo 9 del arancel de aduanas, por el que los géneros, frutos y efectos que se introducían en Canarias procedentes de la Península, perdían su nacionalidad y eran considerados como extranjeros al ser devueltos. La solución vino a través de la real orden de 17 de diciembre de 1890, por la que se admitía la devolución de vinos desde Canarias, exentos de derechos.

El problema de la reexportación de aguardientes quedó solucionado por la real orden de 16 de noviembre de 1893, estableciendo depósitos de mercancías extranjeras y coloniales.

También fue polémico el abanderamiento de buques en Canarias, en virtud más de la imprevisión que de la claridad de las leyes de 1852 y 1870. Los casos no contemplados en estas leyes que podían tener solución llana pero perjudicial a la Hacienda, tal como se ha venido viendo en esta exposición cualitativa, dieron origen a nuevas órdenes que iban ramificando el camino que debió nacer único, pero que ya en su origen fue adulterado con otros laterales (cereales, carga y descarga).

Por real orden de 4 de marzo de 1897 se dispone que no se permita el abanderamiento en Canarias de buques construidos en el extranjero, que los buques construidos en Canarias paguen derechos de aduanas por los efectos introducidos desde el extranjero, que los buques construidos en el extranjero y abanderados en Canarias debían pagar derechos de aduanas.

Ante la protesta de la Compañía de Vapores Correos Interinsulares de Canarias ⁹¹ se da una nueva variante a la real orden anterior en el sentido de que si los buques extranjeros o construidos con materiales extranjeros se destinaban a la navegación interinsular con bandera española, debían satisfacer sólo el arbitrio local establecido en las Islas ⁹². Precisamente en la ley de 6 de marzo de 1900 se recoge ya esta nueva normativa ⁹³.

⁹¹ Propietaria de los vapores *León y Castillo* y *Viera y Clavijo*.

⁹² Real orden de 19 de noviembre de 1898.

⁹³ Los buques extranjeros que se abanderan en Canarias, sea cualquiera la navegación a que se destinen, satisfarán, con exclusividad y directa aplicación al Tesoro

Otra medida que viene a modificar, provisionalmente, los derechos de puertos francos se da con los impuestos de guerra⁹⁴. La regla 7 dice: «Los recargos establecidos por la exacción de estos arbitrios sufrirán en 1897-98 un incremento del 10 por 100, con exclusión de lo que por tal concepto se reparte sobre la riqueza rústica y pecuaria y sobre la urbana, comprendida en los amillaramientos y registro fiscal».

1.4.2.5. *Tabaco*

Otro de los artículos que tienen un trato especial en el real decreto de 11 de julio de 1852 es el tabaco. Su tratamiento aduanero no se puede considerar similar al de cereales y harinas, en cuanto aquél se considera producto cuyo consumo se debe penalizar. La tarifa que se implanta al tabaco es proteccionista y ayuda al desarrollo de la industria tabaquera en Canarias. Así lo recoge el informe de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas, donde se dice que: «esas franquicias son el estímulo principal para adelantar en gran escala el cultivo del tabaco, artículo que no se halla sujeto a los vaivenes de la política».

Consecuencia, pues, de los puertos francos fue el desestanco del tabaco y la libertad de cultivo de esa planta⁹⁵. La decadencia de la cochinilla había obligado a gran número de agricultores a dedicar sus terrenos a la plantación de tabaco. La circunstancia de estar acostumbrados por largos años al uso del tabaco extranjero hacía que la producción del país no tuviera un consumo extendido para invertir el total de la producción, lo cual tratándose de un artículo rodeado de trabas y gravámenes, impedía que la plantación tomase incremento y la industria adquiriese su desarrollo potencial.

Los canarios solicitaban la compra anual por el Gobierno de una cantidad de tabaco canario⁹⁶ para destinarlo a las fábricas nacionales, sustituyendo en parte las clases similares procedentes de Cuba.

Y las peticiones canarias iban todavía más allá, don Antonio López Botas⁹⁷ pide que se establezca en Canarias factorías y sucursales de las fábricas nacionales para la adquisición, elaboración y venta del tabaco canario, con grandes ventajas para los intereses del Tesoro y en mejor y beneficio del consumo del mismo tabaco

los derechos que señale el arancel de la Península. Se exceptúan los barcos de menos de 50 toneladas Moorsen de total cabida que se destinen exclusivamente a hacer el comercio de cabotaje interinsular.

⁹⁴ Real orden de 25 de junio de 1897.

⁹⁵ La real orden de 18 de agosto de 1852 decía en su cuarto punto: «Los subgobernadores (de los distritos) procurarán tener conocimiento de las plantaciones de tabacos que se hagan en Canarias, naturaleza del terreno, productos y calidades, enviando muestras del tabaco cosechado a la D. G. de Rentas Estancadas y si el país hallara ventajas en que se fomente su cultivo.»

⁹⁶ Estas compras se realizan posteriormente.

⁹⁷ Sesión del Ayuntamiento de Las Palmas de 28 de noviembre de 1880.

canario, «muy superior y más barato que la mayor parte del que consumen las fábricas nacionales».

El montaje que surge de 1852 es el que va a hacer posible la actual industria tabaquera canaria, factor positivo en la implantación de las franquicias.

1.4.3. Conclusiones finales

Tras la anterior exposición surgen varias preguntas que necesitan una meditada reflexión. ¿Cuáles son los beneficios de los puertos francos? En primer lugar los puertos francos, con sus problemas, son un revulsivo en la economía canaria. Nace un nuevo planteamiento que es preciso analizar en la base positiva de ver cuáles son esos beneficios y hacia dónde se dirigen. Se ha visto que los puertos francos no fueron la varita mágica que solucionara la totalidad de los problemas canarios y que sirvió asimismo, a nivel de impuestos, para realizar una traslación de éstos, con evidentes casos de injusticia.

Lo que no cabe duda es que a niveles generales, los puertos francos dieron otra dinámica a la economía canaria, favoreciendo las transacciones exteriores tanto en exportación como en importación. El beneficio principal fue precisamente esa posibilidad de comerciar con las mínimas trabas que atrajo a Canarias barcos y negociantes. La tradición del sector servicios se iniciaba en Canarias. «Antes sólo había en Las Palmas y en toda la isla de Gran Canaria, cinco casas de comercio de primera clase y diez, aproximadamente, de segunda y tercera y unas cuantas lonjas:

Después se han establecido 35 más de primera clase y otras varias de bastante importancia de las demás clases y se han multiplicado hasta lo infinito los establecimientos de mercería.

Al propio tiempo se han establecido también varias de primera clase en Telde, Guía, Arucas, Teror, Gáldar, Agaete, Moya y otros pueblos donde antes sólo existían mezquinos establecimientos que se surtían de Las Palmas. Antes, el tráfico del muelle a las casas de comercio o la conducción de efectos se hacía en unos cuantos jumentos y dos o tres yuntas y no todos los días o de continuo, pues semanas y meses se pasaban sin tráfico ni operaciones de comercio por no llegar buques a descargar y cargar. Para esta operación sólo se empleaban cuatro barquitos de descarga, que apenas conducían 40 quintales. En la actualidad se emplean 15 lanchones que conducen hasta 200 quintales métricos cada uno y a los jumentos y a las yuntas los han sustituido 40 carros que están diariamente ocupados y a veces no son bastantes. Antes apenas llegaba el número de individuos empleados en aquellas faenas de carga y descarga a 50, hoy excede de 300 y a veces llega a 400 en muchos días, sin que haya ninguno de los trabajos en que cesen tantas faenas y tanto movimiento.

En aquel entonces apenas llegarían a 10 los dependientes de las casas de comercio; en la actualidad pasan de 100.

Antes no llegaba ningún vapor al puerto de Las Palmas ni al de La Luz, pues los pocos efectos que se recibían eran en buques de vela, cada tantos meses. Hoy, casi siempre tenemos vapores en nuestros puertos, no bajando de 16 los que aportan mensualmente de las cinco líneas fijas, y todos hacen más o menos operaciones mercantiles.

Antes no llegaban a mil los quintales de cochinilla que se recogían en esta isla, por los crecidos derechos que pagaban los guanos, las muselinas, los renques y otros artículos necesarios para el cultivo; porque los cosecheros no podían emplear en el mismo grandes capitales, ni las pocas casas de comercio habían podido, tampoco, hacer adelantos de consideración por los crecidísimos derechos de guanos que tenía que pagar en el acto; y por esto hasta entonces apenas se importaban 100 sacos de guano anualmente y después hasta 60.000 mil, que representan un valor de cerca de 300.000 duros. Después de las franquicias, bien por la competencia de las muchas casas de comercio entre sí, y más aún porque no tienen que pagar los exorbitantes derechos de importación, el resultado verdadero ha sido que las casas de comercio han podido adelantar efectos y capitales a los cosecheros de cochinilla, en grande escala y a plazos de un año y más, así el cultivo ha llegado a producir sólo en Gran Canaria hasta 30.000 quintales métricos al año.»

De este informe de don Antonio López Botas se tiene una imagen de lo que fue la entrada de los puertos francos. (Consideraciones sobre los puertos francos en estas islas, presentadas a la Sociedad Económica por el doctor don Antonio López Botas. Folleto. 1880.)

No es una sola clase de la población la que se ha beneficiado con el planteamiento del libre cambio en Canarias, no ha sido sólo un ramo de producción, no ha sido únicamente una fuente de riqueza, sino la suma de todos los intereses materiales, la que ha adquirido desarrollo y fomento, demostrándonos el transcurso de los años que no eran ilusorias ni utópicas las esperanzas soñadas.

En la misma línea positiva la D. P., en 1881, decía ⁹⁸: «Las franquicias de puertos han reportado beneficios de mucha cuantía a Canarias, cuya riqueza territorial y comercial han elevado considerablemente ⁹⁹».

La posición más negativa es la de Cañivano, que llega a decir: «Necesidad de constituir un gabinete de verdadera altura que, con mano fuerte, extrajera de raíz el cáncer corruptor del Archipiélago, suprimiendo, caso necesario, las tales franquicias, que al fin y al cabo, ningún beneficio reportan a las clases productoras y laboriosas».

⁹⁸ Folleto citado.

⁹⁹ Como se ha visto, a espaldas de la propia realidad, en el caso de la territorial.

En el contexto de esta ley-decreto de 11 de julio está el hecho que se incluía una clara protección para los cereales y harinas, como concesión a la agricultura canaria, que en aquellos momentos estaba volcada hacia la producción de la cochinilla, una contradicción introducida como apurada fórmula recaudadora, y que más tarde, desaparecida la cochinilla, da origen a nuevas polémicas, mostrándose la cuota recaudadora como insuficiente para muchos.

2. INGRESOS

2.1. Contribuciones directas

2.1.1. *Contribución de inmuebles, cultivo y ganadería*¹⁰⁰

a) Cifras totales de Canarias

En el cuadro 3 se recogen las cifras de la evolución de este impuesto desde 1853 a 1899-1900 en Canarias, recurriendo para ello a diversas fuentes¹⁰¹. Las cifras están homogenizadas en pesetas, aun cuando en las cifras originales figuran reales de vellón, escudos y pesetas. Se incluyen en estas cifras el recargo del 2 por 100 de los puertos francos.

La totalidad de los ingresos presupuestos en este período fue de 81.645.737 pesetas. De la evolución de las cifras se obtienen las siguientes conclusiones:

1. El carácter progresivo de las cuotas señaladas a Canarias, ilógico, porque no atiende a las circunstancias canarias. Efectivamente, hasta mediados de 1864 el precio medio de la cochinilla, cultivo dominante en las Islas, alcanza sus cotas más altas. Entonces se podía pensar que esta progresividad era justa, a la vista de las nuevas tierras que se incorporaban a la producción. Pero a partir de este momento la caída de precios de la cochinilla va marcando un proceso inverso que debió en igual forma quedar reflejado en la disminución de la riqueza imponible. Las Islas atravesaron años muy malos. Los ensayos que desde la caída de la cochinilla se realizaron en base a cultivos de tabaco y azúcar no llegaron a cristalizar. Este espacio depresivo agrícola que se prolonga hasta comienzos del siglo XX, no tiene, pues, su contrapartida contributiva.

2. La relación ptas./Ha. de los ingresos presupuestos y las superficies de España y Canarias, llevan a una imposición por hectárea más baja, normalmente, para Canarias.

3. La baja de ingresos presupuestos a partir de 1888-89 se debe

¹⁰⁰ No es objeto de este libro la explicación general de esta contribución, a la que Tallada Pauli llama «piedra angular de la reforma Mon».

¹⁰¹ *Boletín Oficial de Canarias. Legajos de Hacienda, Manuscritos, Anuario Estadístico de España. Periódicos de Canarias y Cuentas del Estado Español* (editados por el Instituto de Estudios Fiscales).

CUADRO 3
CONTRIBUCION DE INMUEBLES, CULTIVO Y GANADERIA

AÑO	INGRESOS PRESUPUESTOS				BASE
	CANARIAS		ESPAÑA		IMPONIBLE
	Total ptas.	Ptas./Ha.	Total ptas.	Media Ptas./Ha.	TOTAL DE CANARIAS
1852... ..	868.530	—	—	—	—
1853... ..	868.530	1,19	75.000.000	1,54	—
1854... ..	868.530	—	—	—	—
1855... ..	868.530	—	75.000.000	—	—
1856... ..	995.602	—	—	—	7.227.500
1867... ..	993.417	—	—	—	—
1858... ..	1.132.040	—	—	—	7.438.975
1859... ..	1.441.078	—	—	—	7.804.393
1860... ..	1.640.997	2,25	100.000.000	2,053	7.949.878
1861... ..	1.640.997	—	—	—	7.949.878
1862-63 (18 me- ses)	2.460.765	—	—	—	—
1863-64... ..	1.640.997	—	—	—	—
1864-65... ..	1.921.122	—	—	—	—
1865-66... ..	1.921.122	2,64	107.500.000	2,20	—
1866-67... ..	1.953.032	—	—	—	—
1867-68... ..	1.944.892	—	—	—	—
1868-69... ..	2.071.108	—	—	—	—
1869-70... ..	2.096.858	—	—	—	—
1870-71... ..	1.675.452	2,30	140.357.525	2,88	8.274.983
1871-72... ..	1.738.811	—	—	—	—
1872-73... ..	1.741.911	—	—	—	8.294.767
1873-74... ..	1.908.935	—	—	—	8.299.312
1874-75... ..	1.926.485	—	—	—	—
1875-76... ..	1.926.485	2,64	160.020.000	3,28	8.376.023
1876-77... ..	1.924.224	—	—	—	8.366.190
1877-78... ..	1.924.399	—	—	—	8.366.952
1878-79... ..	1.931.929	—	—	—	8.407.000
1879-80... ..	1.931.324	—	—	—	8.436.991
1880-81... ..	1.933.705	2,65	166.000.000	3,40	8.473.729
1881-82... ..	1.927.394	—	—	—	8.474.700
1882-83... ..	1.927.411	—	—	—	8.475.037
1883-84... ..	1.950.505	—	—	—	8.480.456
1884-85... ..	1.950.505	—	—	—	8.480.456
1885-86... ..	2.113.532	2,90	180.000.000	3,69	8.469.325
1886-87... ..	2.106.344	—	—	—	8.465.782
1887-88... ..	2.056.547	—	—	—	8.483.083
1888-89... ..	1.547.731	—	—	—	6.847.421
1889-90... ..	1.546.275	2,12	165.662.472	3,40	6.844.047
1890-91... ..	1.542.588	—	—	—	6.845.264
1891-92... ..	1.542.179	—	—	—	6.846.866
1892-93... ..	1.540.703	—	—	—	6.847.158
1893-94... ..	1.539.680	—	—	—	6.852.171
1894-95... ..	1.501.340	—	—	—	6.854.179
1895-96... ..	1.501.332	—	—	—	6.859.817
1896-97... ..	1.528.917	—	—	—	6.873.567
1897-98... ..	1.509.019	—	—	—	6.873.988
1898-99... ..	1.506.064	—	—	—	6.878.820
1899-1900... ..	1.411.871	—	—	—	—
1900... ..	1.503.993	—	—	—	—
	81.645.737				

a la separación de la contribución urbana. cuyas cifras merecen atención aparte.

En el cuadro 4 se detallan las contribuciones en diversos años. Del análisis de las cifras se deduce:

CUADRO 4
CONTRIBUCION, INMUEBLES, CULTIVO Y GANADERIA
(Pesetas)

AÑO	Gran Canaria	Lanzarote	Fuerte- ventura	Tenerife	La Palma	Gomera	Hierro
56	367.380	66.465	34.410	402.292	81.870	31.155	12.030
60	592.930	111.035	57.284	682.176	133.773	45.539	18.257
70-71... ..	611.860	109.833	54.525	693.866	135.790	48.359	21.888
75-76... ..	700.539	126.482	62.341	802.531	154.575	54.833	25.182
80-81... ..	704.270	125.574	61.854	809.134	153.480	54.408	24.985
85-86... ..	768.947	134.838	67.440	885.971	167.940	61.113	27.282
90-91... ..	580.036	101.529	55.627	603.913	130.557	48.816	22.110
95-96... ..	567.-173	99.074	54.821	582.552	127.879	48.086	21.747
1899-1900 ...	566.756	98.976	55.177	585.553	127.766	48.039	21.725

1. El orden de importancia contributivo se reparte así: Tenerife, Gran Canaria, La Palma, Lanzarote, Fuerteventura, Gomera, Hierro.

2. Son las islas de Tenerife y Gran Canaria las que sostienen el mayor peso, del orden del 70 al 80 por 100 del total.

Un dato interesante para la estructura económica canaria lo da la comparación del número de contribuyentes en tres períodos distintos de tiempo recogido a continuación:

AÑO	Rústica	Pecuaría	TOTAL
1855	62.914	486	63.400
1859	—	—	49.846
1861	—	—	50.021
1889-90	52.655	9.878	62.533
1890-91	55.576	9.541	65.117
1907	65.207	9.929	75.136

Entre 1855 y 1889-90 hay una disminución de 20.259 contribuyentes por rústica, cifra importante y sintomática si se compara con el resto de España, en la que sólo seis provincias experimentan una disminución ¹⁰², de las cuales sólo dos (Albacete y Pontevedra) superan la diferencia negativa canaria. Sin embargo, el número de contribuyentes por pecuaría aumenta sustancialmente en 9.392 unidades. El número total de contribuyentes por rústica y pecuaría en este período considerado disminuye en 867, que coincide con los parámetros de la decadencia agrícola canaria, máxime considerando que en ese

período se incorporaron nuevas tierras a la iniciativa privada a través del proceso desamortizador¹⁰³.

Comparando con las cifras de 1859 y 1861, se observa una profunda caída en el número de contribuyentes entre 1855 y 1859 para iniciarse a partir de este último año un aumento lento.

A partir de 1889-90 el número de contribuyentes aumenta en forma clara, hasta situarse en 75.136 contribuyentes en 1907¹⁰⁴.

La estratificación de los contribuyentes canarios y nacionales se recoge en la siguiente tabla, según las cuotas que pagaban:

	1859 105				1861 106	
	CANARIAS		NACION		CANARIAS	
	Núm. contribuyentes	% total	Núm. contribuyentes	% total	Núm. contribuyentes	% total
Menos de 50 r. v.	28.440	57,4	2.012.067	58,7	28.655	57,3
De 51 a 100	8.231	16,5	555.062	16,2	8.218	16,4
De 101 a 200	6.215	12,4	416.546	12,1	6.062	12,1
De 201 a 500	4.434	8,9	296.636	8,6	4.610	8,6
De 501 a 1.000	1.511	3	85.967	2,5	1.536	3
De 1.001 a 10.000	1.004	2	58.433	1,7	927	1,9
Más de 10.001	11	—	1.372	—	13	—
<i>Total</i>	49.846	—	3.426.083	—	50.021	—

De la observación de esta tabla se deduce:

Que el 57,4 de los contribuyentes en 1859 pagaban cuotas menores de 50 r. v., cifra que se mantiene paralela en 1861 y que, además, guarda una estrecha correlación con las cifras nacionales, y que el 37,8 de los contribuyentes, en 1859, pagaban cuotas entre 51 y 500 r. v., similares a las que pagaban en 1861 y similares, asimismo, a la media nacional.

Según los datos de 1861, la estratificación por isla es, según el cuadro 4 bis:

Del estudio del bloque de datos se observa:

a) Que las islas de Lanzarote, Gran Canaria y Tenerife guardan una correlación en la estratificación de contribuyentes, con un porcentaje menor por debajo de los 50 r. v. que las islas de Fuerteventura, La Palma y Gomera. La isla del Hierro mantiene una situación intermedia respecto a estos dos bloques. Ello da un carácter de mayores minifundios en las segundas islas.

¹⁰² Datos de las Cuenta del Estado Español, publicación del Instituto de Estudios Fiscales.

¹⁰³ José Juan Ojeda Quintana, *La desamortización en Canarias*, CIES, 1977.

¹⁰⁴ Los datos de 1855, 1889-90, 1890-91 y 1907 son de las *Cuentas del Estado Español*, los de 1859 del *Anuario Estadístico* y los 1861 del *Diccionario de Pedro de Olive*.

¹⁰⁵ Datos del *Anuario Estadístico*.

¹⁰⁶ Cifras del *Diccionario de Pedro de Olive*.

Cuadro 4 bis
ESTRATIFICACION POR ISLAS. CONTRIBUYENTES. AÑO 1861

	LANZAROTE		FUERTEVEN- TURA		GRAN CANARIA		TENERIFE		LA PALMA		GOMERA		HIERRO	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Menos de 50 r.v....	1.948	52,4	1.707	65,4	7.423	52,4	10.032	55,2	4.973	67,2	1.662	68,4	640	
De 51 a 100	634	17	402	15,4	2.306	16,3	3.068	16,4	1.198	16,2	351	14,4	259	24,0
De 101 a 200	532	14,3	252	9,6	1.931	13,6	2.294	12,3	728	9,8	217	8,9	100	10,0
De 201 a 500	432	11,6	174	6,6	1.530	10,8	1.916	10,3	365	4,9	145	5,9	48	4,5
De 501 a 1.000 ...	119	3,4	42	1,6	568	4	617	3,6	88	1,2	39	1,6	9	0,8
De 1.001 a 10.000 ...	46	1,2	31	1,2	368	2,7	406	2,2	42	0,6	15	0,6	2	0,7
Más de 10.000 ...	—	—	—	—	9	—	3	—	1	—	—	—	—	—

b) Que las proporcionalidades observadas en el resto de la estratificación se repite en los dos bloques de islas.

¿Cuál es la reacción del pueblo ante esta progresividad impositiva?

Nos atenemos a su examen:

a) Muestras de descontento continuas, tanto por lo gravoso del impuesto como por los agravios comparativos entre islas.

El periódico *El Liberal*, de 22 de julio de 1887, dice: «Hay una necesidad imperiosa de reformar los amillaramientos, poniéndolos en armonía con el considerable descenso que ha sufrido la riqueza territorial desde que la grana (cochinilla) perdió su estimación en los mercados...»

«... Se observa una falta de proporción en la riqueza amillarada, ya entre propietarios de un mismo pueblo, ya entre terratenientes de distintas localidades y ya, por último, entre pueblos de diferentes islas.»

«... En Gran Canaria hay pueblos donde la fanegada de tierra de igual clase y producción tributa en unas tres o cuatro veces más que en otros.»

«... La Palma cuenta con cerca de 40.000 almas y Lanzarote¹⁰⁷ no llega a 20.000, hay que convenir o en que esta última isla paga mucho más de lo que debe, o que La Palma contribuye con mucho menos en virtud de ocultaciones considerables; y en un caso o en otro es urgente que desaparezca tan grande anomalía.»

«... Cuando los impuestos llegan a ser exorbitantes, cuando llegan a absorber la mitad o tercera parte de la renta de la tierra, los productores agrícolas entran en la lucha mercantil del mundo, en circunstancias por demás desfavorables.»

«... La situación es triste cuando ocurre la apropiación por el Estado de no pocas fincas por la imposibilidad de satisfacer los cargos que sobre ellas pesan y de la emigración alarmante que por igual ha venido afligiendo a todas las islas, desde el momento que el Fisco absorbe los capitales destinados a alimentar los trabajos de los terrenos.»

Frente a esta situación se reconoce que las ocultaciones en la riqueza rústica oscilan por término medio entre 40 ó 50 por 100; la urbana, en un 25 a 30 por 100, y todavía más en la pecuaria¹⁰⁸.

Medios más expeditivos emplean los vecinos de Barranco Hondo, en Gáldar, que apedrean a los encargados de recaudar las contribuciones y a la fuerza pública que los auxiliaba¹⁰⁹.

¹⁰⁷ Las Palmas contribuía en 1887-88 con 162.561 pesetas y Lanzarote con 131.623.

¹⁰⁸ *Boletín Oficial de Canarias*, 1873.

¹⁰⁹ *La Afortunada*, del 3 de septiembre de 1873.

b) Petición de condenación o demora en el pago

Estas peticiones están localizadas principalmente en las islas de Lanzarote y Fuerteventura, peticiones de 1851, relacionadas con el cólera-morbo¹¹⁰. La cadena continúa a lo largo del siglo con peticiones dramáticas como la del propio administrador principal de la Hacienda, Juan Valls, quien en 1855, pidiendo el aplazamiento de los pagos dice:

«La clase pobre no come pan, sustituyéndolo, muy poco, con lo que el país llama gofio y otros (los más) con raíces de helechos y hojas de nopal, alimento que muchos animales desdeñarían.»

Las lamentaciones alcanzan aires de censura a las autoridades como la que se recoge en el periódico *Las Palmas*¹¹¹. «En Lanzarote, la miseria aumenta, la emigración aumenta y más que todo los impuestos no dejan respirar, pues según el repartimiento formado de la contribución territorial de inmuebles corresponde a Lanzarote pagar 11.536 pesetas más que la repartida hace cinco años. El presente año económico será fecundo en adjudicaciones de fincas del Estado porque no hay dinero para pagar las contribuciones.

De las demás islas no diremos nada por ahora porque con lo dicho basta, pero si añadiremos que en las altas regiones oficiales, ni en las dependencias del Estado se experimentan jamás años malos. No hay una finca que no sea de riego y la proverbial riqueza y feracidad del suelo canario sólo está en las elevadas cifras que expresan los impuestos que hace tiempo vienen asolando el país.»

En otros momentos la queja viene acompañada por una trágica ironía. En 1878 los ayuntamientos de la Aldea y Mogán (Gran Canaria)¹¹², solicitan del Gobierno la dispensa de contribuciones. Añade el periódico: «Pueden ustedes pedir lo que gusten, caballeros, que allá veremos lo que se ha de dar.»

En esta danza entra a menudo la D. P., quien en diversas ocasiones pide condonaciones o moratorias¹¹³.

¹¹⁰ José Juan Ojeda Quintana: «La actitud de la Administración y el cólera morbo», en *Revista del Museo Canario*.

¹¹¹ De 4 de julio de 1877.

¹¹² *Las Palmas*, de 3 de mayo de 1878.

¹¹³ En la sesión de 4 de junio de 1877 se habla de la imposibilidad del país canario en pagar sus atrasos debido, principalmente, a la mucha emigración a América. En la sesión de 23 de mayo de 1882 se informa favorablemente para que se condone a Fuerteventura un año de contribuciones.

En la sesión de 8 de enero de 1883 se pide la suspensión de la cobranza de contribuciones en Lanzarote, Fuerteventura y bandas del sur de Tenerife y se llevan a efecto obras públicas para evitar los males de los habitantes. En la sesión de 4 de abril de 1884 se pide moratoria para las contribuciones de Fuerteventura.

c) Actitud de la Administración

La resistencia de la Administración a la condonación de la contribución es total. Lo máximo que concede son moratorias¹¹⁴ que alejan temporalmente el fantasma de la ejecución, pero que acumula en otros ejercicios una insostenible carga, creando una espiral sin fin en un país en continua situación depresiva.

Como consecuencia se subastan propiedades de los deudores de la Hacienda en cantidades masivas, en algunos momentos. En el *Boletín de Canarias* de 11 de diciembre de 1882 salen a subasta, por débitos en la contribución territorial, 118 propiedades en Tegui (Lanzarote), lo que es una muestra¹¹⁵ de la constante situación de penuria por la que atraviesan las islas, entre cuyas causas se cuentan los impuestos, tal como apostilla *La Correspondencia* de 5 de diciembre de 1882: «Lanzarote está en estado de extrema miseria por la disminución de los precios de la cochinilla y por los crecidos impuestos que hay que satisfacer al Tesoro público.»

2.1.2. Contribución urbana

En el cuadro número 5 se han desagregado las cifras correspondientes a la contribución urbana de la contribución territorial desde 1888-1889¹¹⁶.

Para examinar estos datos es necesario tener en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Hasta el año 1893-94 no se incluyen en las cifras el recargo del 2 por 100, que sí lo están en la contribución territorial.

2. Al no poseerse datos sobre la contribución en la ciudad de Las Palmas en los años de 1894-95 a 1897-98 se ha realizado una estimación en base a datos anteriores y posteriores. Por la misma razón la columna correspondiente a la base imponible se detiene en el ejercicio de 1893-1894.

Una vez realizadas estas puntualizaciones se observa:

a) La isla con mayores contribuciones es la de Tenerife, con

¹¹⁴ Se concede un año de prórroga en el pago de contribuciones a Lanzarote y Fuerteventura (real orden de 10 de abril de 1878).

Se concede moratoria por dos años para el pago de la contribución territorial de 1882-83 a varios pueblos de Lanzarote y Fuerteventura (real decreto de 7 de junio de 1883).

¹¹⁵ Muestras que se pueden apoyar en varias noticias, como la de la Liga de Contribuyentes de Fuerteventura, que dice: «La isla debe tres años de contribuciones e impuestos. Los pocos sembrados que han podido hacerse en medio de la general miseria en que funda sus esperanzas de redención se hallan en parte y al nacer embargados y muy luego lo estarán en totalidad para el pago de dichos deudores. Durante estos tres años de terrible calamidad han visto desatendidos sus lamentos y han sido ineficaces sus gestiones». *El Liberal*, 12 de febrero de 1884.

¹¹⁶ Datos del *Boletín Oficial de Canarias (B. O. C.)* y de las cuentas del Estado Español. Elaboración propia.

CUADRO 5
CONTRIBUCION URBANA
(Pesetas)

AÑO	Total Canarias	Gran Canaria	Tenerife	La Palma	Lanzarote	Fuerte- ventura	Base imponi- ble Canarias	Gomera	Hierro
1888-89	377.627	113.153	213.713	20.534	19.212	4.611	1.652.429	—	—
89-90... ..	380.310	113.270	215.804	20.340	19.701	4.608	1.665.180	—	—
90-91... ..	380.393	113.088	216.197	20.308	19.639	4.593	1.670.792	—	—
91-92... ..	381.265	112.935	217.343	20.250	19.593	4.583	1.678.650	—	—
92-93... ..	381.540	113.273	217.287	20.259	19.589	4.582	1.680.301	—	—
93-94... ..	382.682	113.219	218.519	20.246	19.576	4.578	1.681.930	—	—
94-95... ..	416.008 ⁵	42.771 ³	238.190	21.878	21.151	4.947	—	4.589	2.482
95-96... ..	417.352 ⁵	42.758 ³	242.630	5.257 ⁴	21.122	4.940	—	4.582	2.479
96-97... ..	437.431 ⁶	39.015 ¹	249.070	4.147 ²	20.233	4.733	—	4.369	3.554
97-98... ..	447.055 ⁵	38.543 ¹	251.377	4.090 ²	19.917	4.668	—	4.327	3.503
98-99... ..	606.210	39.288 ¹	255.630	4.156 ²	20.274	4.745	—	4.398	3.561
1899-1900... ..	240.160	39.351 ¹	258.284	4.140 ²	20.191	4.726	—	4.460	3.547
1900... ..	552.807	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	5.400.840	—	—	—	—	—	—	—	—

¹ No incluye la contribución de Las Palmas y Santa Brígida.

² No incluye la contribución de Santa Cruz de La Palma y San Andrés y Sauces.

³ No incluye la contribución de Las Palmas.

⁵ Estimado en base al crecimiento de Las Palmas.

CUADRO 6
CONTRIBUCION INDUSTRIAL Y DE COMERCIO
(Pesetas)

AÑO	Cuotas	Recargo del puerto franco	TOTAL
1852	66.359	26.806	93.365
1853	66.559	26.806	93.365
1854	77.039	29.684	106.723
1855	73.924	27.823	101.747
1856	75.556	28.402	103.961
1857	94.295	30.842	125.137
1858	101.031	34.330	135.361
1859	103.680	38.026	141.706
1860	102.280	37.913	140.193
1861	106.050	39.049	145.099
1862-63	157.742	57.716	215.458
1863-64	110.979	39.380	150.359
1864-65	115.453	41.069	156.552
1865-66	119.717	41.728	161.445
1866-67	124.878	44.061	168.939
1867-68	125.072	43.582	168.654
1868-69	133.603	43.406	177.009
1869-70	137.577	43.074	180.651
1870-71	159.791	56.629	216.420
1871-72	172.090	51.188	223.278
1872-73	202.736	51.419	254.155
1873-74	155.381	50.812	206.193
1874-75	139.700	44.802	184.502
1875-76	140.712	43.365	184.077
1876-77	131.282	41.038	172.367
1877-78	169.090	41.996	211.086
1878-79	145.834	40.931	186.765
1879-80	126.720	40.359	167.079
1880-81	130.115	41.315	171.430
1881-82	150.910	40.423	191.333
1882-83	162.875	42.318	205.193
1883-84	154.150	41.413	195.563
1884-85	136.463	36.227	172.690
1885-86	134.031	35.348	169.379
1886-87	142.651	37.539	180.190
1887-88	150.355	39.325	189.680
1888-89	156.305	42.875	199.180
1889-90	150.672	39.392	189.964
1890-91	174.793	43.870	218.663
1891-92	182.315	47.426	229.741
1892-93	251.651	50.858	302.509
1893-94	255.792	57.669	313.461
1894-95	261.327	58.327	319.654
1895-96	272.366	69.695	340.061
1896-97	321.412	82.245	403.657
1897-98	350.373	89.660	440.033
1898-99	379.883	97.212	477.095
1899-1900	160.571	41.090	201.661
1900	342.194	88.610	430.804
<i>Total</i>			10.113.587

un mayor número de núcleos urbanos de magnitud: Santa Cruz, La Laguna, Orotava, Puerto de la Cruz e Icod. Le sigue en importancia contributiva Gran Canaria, con un núcleo principal en Las Palmas. Telde, segundo núcleo contribuyente, paga menos que Icod.

b) En cuanto a ciudades, es Santa Cruz de Tenerife la que paga mayores contribuciones a partir de 1888 (120.006 pesetas).

A partir de esta fecha, Las Palmas se va acercando paulatinamente a la capital de la región, hasta llegar a superarla a finales de siglo. Tras estas dos ciudades figuran hasta completar los diez primeros municipios:

La Laguna	Tenerife
Orotava	Tenerife
Arrecife	Lanzarote
Icod	Tenerife
Telde	Gran Canaria
Guía	Gran Canaria
Aruacas	Gran Canaria
Icod	Tenerife

2.1.3. Contribución industrial y de comercio

En el cuadro número 6¹¹⁷ se detallan los ingresos habidos por esta contribución desde 1853 hasta 1900. La evolución es normal-ascendente hasta 1972-73. A partir de entonces los ingresos son oscilantes e inestables hasta llegar a una recuperación a partir de 1890, lógico por la importancia que está adquiriendo el puerto de La Luz en Gran Canaria, que se había iniciado en 1883.

CUADRO 7

CONTRIBUCION, CUOTAS Y NUMERO DE CONTRIBUYENTES INDUSTRIALES Y DE COMERCIO

AÑO	INDUSTRIA		COMERCIO		TOTAL DE CONTRIBUYENTES
	Núm. de contribuyentes	Cuota	Núm. de contribuyentes	Cuota	
1857	708	15.751	1.207	55.604	2.625
1860	—	—	—	—	2.795
1863-64	993	28.610	1.280	69.940	2.943
1879	827	26.682	1.040	78.914	2.669
1887	1.033	34.229	—	—	2.525
1889	1.020	45.471	998	78.584	2.648
1890	1.082	50.136	1.158	87.741	2.930
1893	1.374	73.758	1.864	115.338	4.283
1895	1.104	64.219	1.958	139.390	4.121

¹¹⁷ Elaboración propia a partir de datos de *Boletín Oficial de Canarias*, exposición que la Diputación Provincial de Canarias eleva al Gobierno sobre reformas en los puertos francos, *Cuentas del Estado Español, Anuario Estadístico de España*.

La totalidad de la contribución por este concepto es de 9.543.128 pesetas, muy inferior a la contribución territorial, cuya importancia en la masa impositiva es absoluta.

En el cuadro número 7 se recoge el número de contribuyentes, así como las cuotas de industria y comercio, en diferentes años. La evolución del número de contribuyentes es coherente en la propia historia económica de las Islas.

En la contribución por Industrias se observa un acusado descenso de contribuyentes desde 1863 a 1879, para llegar a una recuperación estable en 1887; a partir de entonces tan sólo hay un ascenso en 1893, para volver a su anterior cota en 1895. Son industrias de pequeña entidad en las que alrededor del 80 por 100 están clasificadas como cafés y tiendas (donde se da de beber y comer) y también como transportes.

Respecto a las fábricas a continuación se anotan las existentes:

AÑO	Molinos	Jabón y cola	Aguardiente	Harinas
1857	—	—	—	—
1863	104	2	15	137
1879	235	—	3	187
1887	—	—	—	—
1889	215	—	16	—
1890	—	—	—	—
1893	—	1	31	310
1895	—	—	35	286

El abanico de las fábricas es muy cerrado, limitándose, esencialmente a molinos donde se fabrica el gofio, tradicional alimento canario; harinas, para el pan; y fábricas de aguardiente, cuyo período ascendente coincide con los esfuerzos para la implantación y recolección de la caña de azúcar. Relativa importancia tienen también las fábricas artesanales de porcelana, loza, cristal y vidrio, que en 1895 eran 28.

Dentro de las actividades comerciales son interesantes los datos que suministran los anuarios estadísticos en diferentes años.

	Bancos y S. A.	Comerciantes	Almacenes al por mayor	Mercaderes	Almacenes al por menor	Navieros
1863... ..	—	135	45	270	830	77
1879... ..	1 ¹¹⁸	114	11	256	658	69
1889... ..	—	83	15	244	656	64
1893... ..	—	241	61	322	1.240	47
1895... ..	—	287	59	431	1.181	67

Este cuadro es muy interesante para conocer la estructura comercial de Canarias en un largo período de años, aún con limita-

¹¹⁸ Se trata de una sociedad anónima: *Constructora de Edificios Urbanos*.

ciones que pueden llamar a engaño, como es (y sólo como ejemplo), que entre los bancos, a partir de 1879 no figura (ni debe) el Banco de España, ni las bancas que como la de Juan Rodríguez González y Dehesa están contabilizadas en otras rúbricas.

De cualquier forma se observan los siguientes puntos:

1. Debilidad de entidades crediticias, punto de vital importancia en las posibilidades no sólo de desarrollo sino de cambio en los cultivos.

2. Carencia de sociedades anónimas. Los esfuerzos son individuales.

3. Decaimiento en el número de comerciantes desde 1863 a 1889, para aumentar a partir de esta fecha. Igual observación se puede hacer con los almacenistas al por mayor, mercaderes y almacenistas al por menor.

4. Decaimiento en el número de contribuyentes navieros, con ascenso, en 1895, aun cuando la serie no permite discernir si este aumento se mantiene.

Respecto al número de profesionales, los datos que se tienen también son reveladores. Los contribuyentes por la ciencia de curar (médicos, boticarios y sangradores) son:

1863	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	47
1879	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	57
1889	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	57
1893	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	66
1895	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	92

Un dato esencial es el que sale de la comparación de la cuota de Canarias por el total de esta contribución con la totalidad de 45 provincias españolas. En el orden de importancia contributiva, Canarias ocupó siempre los últimos lugares, según se ve en la siguiente tabla:

1857	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	43
1863	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	44
1879	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	44
1887	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	43
1889	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	44
1890	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	40
1893	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	36

Particularmente, en la cuota pagada por los profesionales, la situación es aún más lastimosa:

1863	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	45
1879	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	44
1893	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	45
1895	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	45

2.1.4. Cédulas personales

Desde su nacimiento en 1854 como cédulas de vecindad, su cambio de denominación de 1870 a 1873 como cédulas de empadronamiento y el definitivo a partir de 1873 de cédulas personales, se estima el importe de los pagos realizados por Canarias desde 1852 a 1900 en 1.342.157 pesetas, que como se ve tiene una bajo peso específico.

Las cantidades recaudadas en Canarias desde 1880 a 1890 fueron ¹¹⁹:

	Pesetas
1880-81	23.710
1881-82	25.157
1882-83	54.592
1883-84	48.432
1884-85	43.959
1885-86	35.110
1886-87	45.784
1887-88	41.723
1888-89	41.237
1889-90	62.208

2.1.5. Minas

Es un impuesto que en Canarias alcanza valores mínimos. En 1880 se recaudó por este concepto 28 pesetas, y en 1888, 715 pesetas. A partir de 1888 ¹²⁰ hay un constante incremento —siempre dentro de la tónica de la mínima importancia— debido a las continuas peticiones de pertenencias mineras, localizadas principalmente en los alrededores del Teide (azufres y piedra pómez), Fuerteventura (sales alcalinas en Pajara, grafito y carbonatos en La Oliva, Antigua), Lanzarote y Gran Canaria. En algunos casos provocaron pleitos con los propietarios de las tierras, sorprendidos por el interés preferente dado a las explotaciones mineras. En otros casos el conflicto se crea con las heredades, de agua ¹²¹, elemento que es codiciado y buscado desde el siglo XIX con intensidad, pidiéndose constantemente por las sociedades y particulares pertenencias y permisos relacionados

¹¹⁹ *Cuentas del Estado español, 1850 a 1891*, Instituto de Estudios Fiscales, 1976.

¹²⁰ De 1868 es el proyecto de Mr. Davis de establecer en Las Palmas un horno especial de fundición con objeto de aprovechar el hierro que contenían las arenas de Gran Canaria y Tenerife (*El Omnibus*, 23 de mayo de 1868). De 1868, también la solicitud de José Bethencourt Guerra para aprovechar arenas férricas en la playa La Laja (Gran Canaria).

¹²¹ En 1875 Francisco Romero pide en Telde concesiones mineras, a lo que se opone la Heredad de la Vega Mayor de Telde presentando títulos de su propiedad. Se anula el registro y la investigación (*Boletín de Canarias*, 1975).

con el agua ¹²². Las peticiones han de ser cortadas en parte, y para evitar abusos, con la real orden de 11 de julio de 1877, que prohíbe otorgar concesiones para alumbramiento de aguas en terrenos de particulares.

2.1.6. *Derechos reales y transmisión de bienes*

Los valores estimados por este concepto son de 9.359.362 pesetas. Los ingresos de la Hacienda, desde 1879 a 1890, fueron:

1879-80	183.738
1880-81	211.618
1881-82	226.016
1882-83	238.170
1883-84	242.513
1884-85	215.195
1885-86	226.995
1886-87	317.639
1887-88	248.263
1888-89	232.597
1889-90	241.983

2.1.7. *Sueldos y asignaciones*

La incidencia de este impuesto desde 1852 a 1900, en Canarias, fue de 7.069.432 pesetas. Sus valores en los distintos años fueron:

	Pesetas
1852	87.330
1855	96.378
1870	111.965
1880	297.615
1890	189.259
1900	172.797

2.1.8. *Otros impuestos*

Bajo esta rúbrica se engloba una serie de impuestos como alcoholes, loterías, viajeros y mercancías terrestres, carruajes de lujo, clero y monjes, que tienen menor entidad en la recaudación de la Hacienda, y que refundidos en los datos finales de ingresos y gastos, que se dará más adelante, no merecen mayores comentarios.

¹²² Por real orden de 8 de mayo de 1858 se autoriza a Rafael de Sobremonte, como apoderado del marqués del Duero, para aprovechar aguas fluviales en el barranco de Tahodio (Santa Cruz de Tenerife).

2.2. Impuestos indirectos

2.2.1. *Consumos y sal*

Esta contribución contestada en toda la Península, no lo iba a ser menos en Canarias.

El efecto de la supresión de la contribución en 1868 no se dejó sentir en Canarias, tal como dice un periódico local ¹²³: «Con la supresión de la contribución de consumos han abaratado en todos los pueblos de la Península el precio de los artículos de primera necesidad, pero en esta capital (Las Palmas), a pesar de la abolición de ese gravamen y de otros varios que pesaban sobre dichos artículos, los precios se han quedado igual.»

La supresión del impuesto de consumos trae pareja la implantación ¹²⁴ del impuesto personal. A Canarias le corresponde para 1869/70 ¹²⁵ pagar al Tesoro 131.645 pesetas, cuya distribución corresponde:

	Pesetas
Tenerife	56.220
Gran Canaria	47.526
La Palma	10.763
Lanzarote	8.097
Fuerteventura	3.914
Gomera	3.498
Hierro	1.628

Diversas muestras del descontento del impuesto (denominado así después de 1974) se recogen en las crónicas de aquellos tiempos. Ya desde 1874 la D. P. protesta contra el impuesto de la sal, de 0,15 ptas./Kg. para un precio medio de la sal de 2,50 pesetas los 100 kilogramos. Con el nuevo impuesto los 100 kilogramos pasaban a costar 17,50 pesetas, lo que suponía un aumento del 600 por 100. Al solo anuncio de su exacción los barcos dedicados a la pesca se retrajeron a salir de los puertos.

En el año 1875 cerca de 300 hombres se presentaron en el Ayuntamiento de Icod, exigiendo se les entregara el reparto del impuesto extra sobre sal y cereales para distribuirlo, fundándose en que lo consideraban exorbitante ¹²⁶. Por esa razón la Administración principal de la provincia decide una rebaja en el impuesto de la sal para todos los Ayuntamientos ¹²⁷.

¹²³ *El País*, 1868.

¹²⁴ Por decreto de 23 de enero de 1869.

¹²⁵ Ley de presupuestos de 1 de julio de 1869.

¹²⁶ *Las Palmas*, 30 de mayo de 1875.

¹²⁷ *Las Palmas*, 22 de julio de 1875.

CUADRO 8
IMPUESTOS DE CONSUMOS Y SAL

AÑOS	Consumos y sal
1852-53	91.986
1853-54	91.986
1854	92.635
1855	—
1856	42.300
1857	132.200
1858	137.164
1859	133.026
1860	140.429
1861	146.240
1862 (seis meses)	223.087
1863	148.725
1864	166.250
1865	165.250
1866	164.126
1867	166.063
1868	164.222
1869	—
1870	—
1871	—
1872	—
1873	—
1874	562.078
1875	385.794
1876	362.436
1877	586.161
1878	511.903
1879	511.904
1880	533.782
1881	528.997
1882	515.052
1883	514.129
1884	514.129
1885	514.129
1886	515.030
1887	515.030
1888	507.145
1889	770.401
1890-91	749.146
1891	749.146
1892	734.840
1893	653.325
1894	653.325
1895	673.508
1896	740.435
1897	749.173
1898	749.173
1899 (un semestre)	339.145
1900	970.872
	18.314.877

El descontento continúa a través del tiempo y en 1888 hay conatos de motín en La Orotava. Más de 100 hombres impidieron al comisionado los embargos contra deudores. Por la noche quemaron la caseta del fielato. Se tuvo que enviar fuerzas para poder ejecutar los embargos¹²⁸.

Posteriormente, en 1891, en Moya (Gran Canaria) hay un motín a causa de los consumos que acaba con apresamientos¹²⁹.

Quizá la expresividad literaria nos la da Luis Morote¹³⁰, que dice: «Los pescadores canarios son pobres, tan pobres que cuando logran, alejándose millas y millas de la costa a la cuenta de rudísima pelea con el terrible elemento, recoger unas cuantas arrobas de pescado, viene el impuesto fiero y desalmado de los consumos y se les lleva la parte del león.

Señor, por cada dos quintales de pescado, dos duros de impuestos, ¡y calcule usted lo que se necesita para reunir dos quintales de pesca!»

En el cuadro 8 se recoge la incidencia de este impuesto desde 1853 a 1900¹³¹, que en 1855 deja de recaudarse para recomenzar en el segundo semestre de 1856. Deja, otra vez, de cobrarse desde finales de 1878 hasta el segundo semestre de 1874.

A nivel de islas las que más contribuían por este impuesto eran Tenerife, Gran Canaria y La Palma, por este orden. En cuanto a ciudades son también los puertos de Santa Cruz y Las Palmas los que ocupan las primeras posiciones.

2.2.2. Timbre de Estado

Por real decreto de 8 de agosto de 1851, refrendado por Bravo Murillo, se crea el sello de reintegro y pagos de pólizas, sustituyéndose los derechos judiciales con el empleo del papel sellado ajustado al valor de los bienes litigados, haciendo que los jueces y promotores cobrasen del presupuesto a partir de 1852. En la ley de 31 de diciembre de 1881 se aumentó el número de conceptos gravados. Se recargó el gravamen en las escalas de contratación y actuaciones judiciales, y se introdujo la novedad de colocar la sanción penal a continuación de cada epígrafe general o capítulo, estableciendo 10 secciones con distintas penalidades.

¹²⁸ *El Liberal*, 7 de febrero de 1888.

¹²⁹ *El Liberal*, 6 de junio de 1891.

¹³⁰ Luis Morote: *Tierra de los Guanartemes*.

¹³¹ Cifras recogidas del *Boletín Oficial de Canarias*, periódicos locales, *Anuario Estadístico* y estimaciones en algunos años realizadas en función variable como población y presupuestos generales del Estado. Elaboración propia.

Las estimaciones en el período que consideramos suponen pesetas: 14.928.229, resultando desde 1880 a 1890:

	Pesetas
1880-81	285.088
1881-82	305.816
1882-83	313.788
1883-84	321.930
1884-85	336.139
1885-86	372.712
1886-87	370.600
1887-88	438.729
1888-89	478.339
1889-90	481.104

2.3. Ingresos por conceptos distintos a impuestos o contribuciones

Destacan los ingresos por desamortización y por renta de propiedades.

2.3.1. Ingresos por desamortización

Los ingresos obtenidos por la venta de propiedades en la desamortización de Madoz, iniciada en 1855, resultaron de 6.089.033 pesetas para la venta de 1.465 fincas.

La isla que más altas cifras alcanzó en cuanto a ventas fue Gran Canaria, seguida de Tenerife y Las Palmas. Por ciudades y pueblos los valores más altos fueron los de: Valleseco, Arucas, Las Palmas, Telde, Santa Cruz de Tenerife y La Laguna¹³².

2.3.2. Renta de propiedades

Los valores alcanzados por este concepto suponen un total de 1.930.971 pesetas, con la distribución siguiente:

	Pesetas
1852	25.400
1855	17.500
1860	23.920
1870	10.924
1880	71.482
1890	70.300
1900	78.992

¹³² Para mayor información: *La Desamortización en Canarias (1836 y 1855)*, de José Juan Ojeda Quintana. CIES, 1977.

2.4. Comentario general sobre los ingresos

En el cuadro número 9 se relacionan los ingresos recaudados por la Hacienda por contribuciones directas e indirectas en diferentes años. Se señalan las siguientes características:

1. Contribuciones directas:

a) La importancia de cada contribución en los diferentes años, para las recaudaciones canarias es:

	1852	1855	1860	1870	1880	1890	1900
Inmuebles	76,6	72,6	82,3	75,4	68,2	52,3	35,4
Industrial	8,3	8,5	7,0	9,7	6,0	7,4	10,1
Derechos Reales	3,2	3,6	3,8	4,0	7,5	9,2	12,0
Cédulas Personales... ..	0,4	0,4	0,3	0,7	0,8	1,2	0,4
Sueldos y Asignaciones	7,7	8,0	—	5,1	10,5	6,4	4,1
Puertos Francos	3,8	6,9	6,6	5,1	7,0	9,6	—
Impuestos sobre pago... ..	—	—	—	—	—	—	0,7
Carruajes de Lujo	—	—	—	—	—	—	0,2
Clero y Monjes	—	—	—	—	—	1,0	0,9
Urbana	—	—	—	—	—	12,9	13,0
U. Riqueza Mobiliaria	—	—	—	—	—	—	23,2
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Se observa la preponderancia de la contribución de inmuebles, que en los últimos años del XIX disminuye sus valores porcentuales debido principalmente a la segregación de la contribución urbana.

Asimismo la contribución industrial y de comercio sufre distintos altibajos hasta alcanzar el 10,1 por 100 del total en 1900, comprensible a la vista del desarrollo del comercio insular ante la nueva situación de las islas por la penetración de las potencias europeas en África, entre otras causas.

Los arbitrios de puertos francos que se mantienen en un porcentaje normal hasta 1890, inclusive, dan un espectacular salto en 1900, debido al cambio de su gestión, pasando a ser arrendado a particulares, mediante canon.

CUADRO 9
INGRESOS VALORES TOTALES

	1856 a 1860	1852 a 1855	1861 a 1870	1871 a 1880	1881 a 1890	1891 a 1900	TOTAL
1. INGRESOS							
1.1. <i>Directas</i>							
Inmuebles, cultivo y ganadería	3.474.120	6.203.134	19.326.345	18.888.208	18.668.832	15.085.098	81.645.737
Industrial	395.200	646.358	1.740.556	1.960.835	1.911.835	3.458.753	10.113.587
D. Reales	162.000	306.000	940.000	2.024.395	2.460.121	3.466.846	9.359.362
Minas	—	—	—	—	—	—	—
Cédulas Personales	12.250	20.475	76.595	326.810	434.203	471.824	1.342.157
Sueldos y Asignaciones	367.417	97.500	311.965	2.047.900	2.434.370	1.637.483	6.896.635
Ptos. Francos de Canarias	307.266	537.942	1.089.628	1.916.502	2.221.187	4.166.658	10.238.183
Impuestos sobre pagos	—	—	—	—	—	279.480	279.480
Carruajes de Lujo	—	—	—	—	—	40.962	40.962
Clero y Monjes	—	—	—	—	—	349.942	349.942
Urbana	—	—	—	—	1.138.330	4.262.510	5.400.840
Utilidades, riqueza mobiliaria.	—	—	—	—	—	208.615	208.615
Total c. directas	4.718.253	7.811.409	23.484.089	27.164.700	29.268.878	33.428.171	125.875.500
1.2. <i>Indirectas</i>							
Aduanas	224.432	—	—	—	—	—	224.432
Consumos	276.607	585.119	1.342.963	3.354.058	5.643.188	7.012.942	18.314.877
Azúcar	—	—	—	547.775	752.460	657.621	1.957.856
Viajes y mercancías Terrestres	—	—	8.050	47.950	79.887	88.156	224.043
Timbre Estado	395.413	501.045	1.929.582	2.477.543	3.929.355	5.695.291	14.928.229
Extraord. timbre	—	—	—	—	—	142.189	142.189
Policía Sanitaria	—	17.461	185.273	—	—	—	202.734
Gas y Electricidad	—	—	—	—	—	33.910	33.910
Carga y Descarga	—	—	177.955	579.368	1.356.181	3.151.391	5.264.895
Azúcar, alcoholes y otros	96.900	177.716	342.930	547.775	1.648.460	2.040.713	4.854.494
Total c. indirectas	993.352	1.281.341	3.986.753	7.551.469	13.409.531	18.022.213	46.147.659
Total (1.1 + 1.2)... ..	5.711.605	9.092.750	27.470.842	34.719.169	42.678.409	52.350.384	172.023.159
1.3. <i>Desamortización</i>	70.446	1.480.973	3.793.647	743.967	—	—	6.089.033
1.4. <i>Renta propiedades</i>	96.575	97.900	275.113	351.095	494.338	615.950	1.930.971
	5.878.626	10.671.623	331.539.602	35.814.231	43.172.747	52.966.334	480.043.163

CUADRO 9-A
CONTRIBUCIONES

	1852	1855	1860	1870	1880	1890	1900
<i>DIRECTAS</i>							
Inmuebles, cultivo y ganadería	868.530	868.530	1.640.997	1.675.452	1.933.705	1.542.588	1.503.993
Industrial	93.365	101.747	140.193	216.420	171.430	218.663	430.804
D. Reales	36.000	42.000	76.000	90.000	211.618	270.750	510.365
Minas	—	—	—	—	—	—	2.264
Cédulas Personales	4.812	5.250	5.075	16.100	23.710	36.000	15.186
Sueldos y Asignaciones	87.330	96.378	—	111.965	297.615	189.259	—
Puertos F. Canarias	43.648	82.310	131.092	113.485	197.872	283.308	987.781
Impuestos sobre pagos	—	—	—	—	—	—	29.064
Carruajes de Lujo	—	—	—	—	—	—	6.710
Clero y Monjes	—	—	—	—	—	28.500	39.534
Urbana	—	—	—	—	—	380.383	552.807
Riqueza Mobiliaria	—	—	—	—	—	—	208.615
	1.133.685	1.196.215	1.993.357	2.223.42	2.835.950	2.949.451	4.287.123
<i>INDIRECTAS</i>							
Aduanas	224.432	—	—	—	—	—	—
Consumos	91.986	—	140.429	—	533.782	749.146	970.872
Azúcar	—	—	—	—	119.992	1.760	—
Viajes, mercancías terrestres	—	—	—	—	7.013	9.520	15.377
Timbre del Estado	98.725	84.919	119.535	174.005	285.088	480.200	907.752
E. Timbre	—	—	—	—	—	—	10.487
Policía Sanitaria	—	—	16.542	—	—	—	—
Carga y descarga	—	—	—	58.815	81.317	210.712	355.527
Alcoholes y otros	32.300	45.100	33.154	35.432	145.222	145.760	555.406
Gas y electricidad	—	—	—	—	—	—	15.229
	447.443	130.019	309.660	268.252	1.172.414	1.597.098	2.830.650
	1.581.128	1.326.234	2.303.017	2.491.674	4.008.364	4.456.549	7.117.773

La Hacienda en Canarias desde 1800 a 1927

b) Otro indicador de interés es la comparación entre las contribuciones canarias y las de la totalidad de España. Esta relación en tantos por cientos da una visión de las obligaciones canarias dentro del marco nacional.

	1855	1860	1870	1880	1900	1890	1852
Inmuebles	1,1	1,1	1,6	1,2	1,25	1,15 ¹³³	1,1
Industrial... ..	0,8	0,8	0,8	0,5	0,45	0,5	0,89
Cédulas personales ...	0,3	0,35	0,35	0,3	0,33	0,35	0,3
Sueldos y Asignaciones.	1,1	0,77	—	0,56	0,73	0,9	—
U. Riqueza mobiliaria...	—	—	—	—	—	—	1,9

De los anteriores datos se pueden añadir:

b.) El porcentaje contributivo de Canarias es moderado dentro del total nacional, manteniéndose alrededor del 1 por 100, con oscilaciones muy suaves.

La contribución de inmuebles se mantiene normalmente entre el 1,1 y 1,2 por 100 del total nacional.

Prueba de la bondad de estas cifras es que en 1889-90, Canarias ocupa el lugar 43 entre un total de 49 provincias españolas, con un porcentaje del 0,8 por 100 en el total nacional ¹³⁴.

c) La carga fiscal por contribuciones directas que soportaban los canarios es la siguiente:

	Pesetas por habitante
1855	5,12
1860	8,41
1870	8,32
1880	9,55
1890	10,11
1900	11,95

Desde 1855 a 1900 se duplica la carga fiscal, pasando de 5,12 pesetas, por habitante y año, a 11,95.

2. Contribuciones indirectas:

De igual forma que con las contribuciones directas se puede realizar un análisis de peculiaridades de cada contribución en Canarias.

La contribución de aduanas deja de recaudarse a partir de octubre de 1852 debido al nuevo régimen de puertos francos.

La contribución indirecta más importante a lo largo de la segunda mitad del XIX es la de consumos, que a pesar de sus vicisitudes, se coloca en altas cifras a partir de 1870, llegando a ser en el contexto

¹³³ Se le ha sumado la urbana.

¹³⁴ *Cuentas del Estado Español, 1850 a 1890-91.*

general la segunda contribución, después de la de inmuebles. Asimismo los ingresos por timbre del Estado también figuran destacados en esta tanda de contribuciones indirectas.

2.5. Relación entre contribuciones directas e indirectas

Esta relación se hace en base a los siguientes puntos:

a) A niveles de porcentaje, en los diferentes años:

	Directas	Indirectas
1852	71,7	28,3
1885	90,2	9,8
1860	86,5	13,5
1870	89,2	10,8
1880	70,7	29,3
1890	64,8	35,2
1900	60,2	39,8

La relación inicial del año 1852 obedece a que en este año se cobraron derechos de aduanas, incluidos en las contribuciones indirectas. A partir de entonces la recaudación de puertos francos se hace como contribuciones directas y, por tanto, disminuyen las indirectas. A partir de 1880 las contribuciones indirectas alcanzan casi el 30 por 100 del total y van aumentando su proporción hasta el 40 por 100 en 1900.

De todas formas, las relaciones de 1855, 1860 y 1870 muestran una baja proporcional de las contribuciones indirectas.

En el cuadro siguiente se exponen las relaciones de las contribuciones directas e indirectas nacionales y canarias.

AÑO	1 NACIONAL		2 NACIONAL		3 CANARIAS	
	Directas	Indirectas con aduanas	Directas	Indirectas sin aduanas	Directas	Indirectas
1852	48	52	—	—	72	28
1855	64	36	88	12	90	10
1860	50	50	73	27	86	14
1870	73	27	91	19	89	11
1880	51	49	72	28	71	29
1890	47	53	70	30	65	35
1900	55	45	73	27	60	40

El espacio 1 incluye la relación entre contribuciones directas e indirectas nacionales, tal como se verificó realmente.

El espacio 2 es un supuesto realizado para poder homogeneizar las cifras con la situación canaria. Se ha elaborado:

*a*₁) Disminuyendo en las contribuciones indirectas los derechos de aduanas.

*b*₁) Incrementando a las contribuciones directas los derechos de aduanas, con lo cual se logra el mismo efecto que el programado para Canarias. El espacio 3 es la relación realmente habida en Canarias.

De la comparación de los espacios 2 y 3 y abstrayéndonos del año 1852, por su peculiaridad en cuanto en él ocurrió el cambio a puerto franco, se observa una correlación muy similar en los años 1855, 1870, 1880 y 1890, estableciéndose mayores desviaciones en los años 1860 y 1900. Ello indica que la estructura de los dos bloques de contribuciones directa se indirectas era similar en Canarias que en el total nacional.

2.6. Carga fiscal total en Canarias

De igual forma que se hizo para las contribuciones directas se obtienen los datos de la carga fiscal obtenida en Canarias por habitante y año, que a su vez se relaciona con la carga fiscal nacional, a través del índice de la columna 3.

	Nacional	Canaria	Relación
1855	11,25	5,70	1,90
1860	16,80	9,70	1,73
1870	19,70	9,30	2,1
1880	32,70	13,50	2,3
1890	32,40	15,60	2,1
1900	39,50	19,84	2,0

Se obtienen las conclusiones:

a) La carga fiscal soportada en Canarias es inferior al total nacional.

b) La carga fiscal nacional se mantiene aproximadamente en el doble de la de Canarias, según se deduce de la columna, obtenida por simple división entre la columna 1 y la 2.

3. GASTOS

Hasta 1900

Un análisis de la situación de la Hacienda en Canarias desde 1852 a 1900 debe comprender, una vez examinados los ingresos, el importante capítulo de gastos. A su vez éstos se desglosan para su estudio en dos grandes apartados: gastos de capital (inversiones) y gastos corrientes (explotación). El análisis abarca asimismo el estudio de las inversiones en Canarias antes de 1852.

3.1. Gastos de capital anteriores a 1852

3.1.1. Puertos

3.1.1.1. De Santa Cruz de Tenerife

Indudablemente los puertos de mayor interés de Canarias son el de Santa Cruz y el de Las Palmas, cuyas vicisitudes son varias. Para no remontarnos a los propios orígenes de la conquista con la construcción de muelles «de ocasión», las tentativas del siglo XVIII nos sirven de pauta para contemplar la participación financiera estatal. Respecto al puerto de Santa Cruz su evolución es la siguiente: Bajo el influjo y consejo del personero de La Laguna¹³⁵ el comandante general de Canarias, Juan de Urbina, comenzó la construcción del muelle de Santa Cruz¹³⁶. La financiación corrió a cargo de la iniciativa privada, principalmente donativos de comerciantes y arbitrios sobre la propia actividad del puerto. El muelle tenía forma de martillo. Un huracán arrebató parte de la sillería de la cortina que la hacía frente y Urbina interrumpió la construcción. A Urbina le sucede el mariscal de campo Domingo Bernardi, quien arbitró fondos particulares y modificó el martillo en forma curva¹³⁷, quedando

¹³⁵ Amaro González de Mesa.

¹³⁶ La planificación de las obras es anterior, impulsadas por el teniente general Andrés Bonito. El plan se aprobó por real orden de 14 de febrero de 1741. La construcción se aprobó por real orden de 9 de octubre de 1749.

¹³⁷ Legajo 489, Consejos, AHN.

¹³⁸ Alejandro Cioranescu: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*. Caja de Ahorros de Tenerife, 1979.

suspendida la obra por la muerte de Bernardi. El Consejo de Castilla autorizó la continuación de la obra el 20 de septiembre de 1770, con la condición de evitarse cualquier contribución forzosa.

Con vicisitudes llega el año de 1813 y el consulado marítimo abrió una suscripción, sin resultado. En 1820 la Diputación tenía constancia del deplorable estado del muelle que amenazaba ruina¹³⁸.

En 1847 el muelle tenía 112 metros con 30 de ancho. Un proyecto del ingeniero Clavijo lo alargaba en dos tramos más. El Gobierno —primeras inversiones— consiguió en el presupuesto de 1849 200.000 r. v. para el muelle de Santa Cruz, pero desde 1849 a 1851 sólo libró 183.330 r. v. y en 1852 se contó con los 200.000 r. v. presupuestados.

3.1.1.2. Puerto de Las Palmas

En la sesión de 13 de agosto de 1785 el síndico personero general de Gran Canaria, don Pedro Russell, solicita del Cabildo, presidido por el corregidor José de Eguiluz¹³⁹, la construcción de un muelle en la caleta de San Sebastián, de Las Palmas, financiándose con el 1 por 100 en los frutos de entrada y salida que se manifiesta habiéndose recaudado indebidamente desde 1742 y que se conservaban depositados en cuenta separada en la aduana. Dicha recaudación fue arbitrio particular del Ayuntamiento para pagar un donativo gracioso al rey. Por real orden de 29 de noviembre de 1788 se concede la aplicación de los fondos y se pide se realice un plan de obra. Se opuso tenazmente al proyecto el comandante general de Canarias. Por nueva real orden de 13 de julio de 1809¹⁴⁰ se concede al Ayuntamiento de Las Palmas autorización para construir el muelle a sus expensas. Comienzan las obras en mayo de 1811, con diversas alternativas y se interrumpen en enero de 1820¹⁴¹. Después de una larga inactividad se reanudan las obras en agosto de 1840, abandonándose las obras poco tiempo después. Hasta la real orden de 18 de noviembre de 1856, el tema queda en «dique seco».

Como se ve tampoco hubo aquí financiación pública, lo que aclara más la casi nulidad de la inversión estatal en Canarias antes de 1853.

3.1.2. Carreteras antes de 1852

Santa Cruz

Hasta comienzos del siglo XIX la única carretera existente es la de Santa Cruz a La Laguna. Las carreteras y caminos realizados

¹³⁹ Documento para la historia de Canarias, tomo X, Agustín Millares Torres. EDIRCA.

¹⁴⁰ Alfredo Herrera Piqué: *La ciudad de Las Palmas: noticia histórica de su urbanización*. Excelentísimo Ayuntamiento de Las Palmas. 1978.

¹⁴¹ Francisco Ubeda: «El muelle de Las Palmas, una aventura histórica», artículo en el diario *La Provincia* de 13 de agosto de 1978.

hasta mediados del XIX se habían construido a expensas del Cabildo y Ayuntamiento. En 1847 llega a Canarias el ingeniero de Caminos don Francisco Clavijo, primer ingeniero civil enviado por el Estado ¹⁴². Empezaron a hacerse proyectos que fueron, en parte, haciéndose realidad a lo largo de la segunda mitad del XIX.

Gran Canaria y otras Islas

Al igual que en Santa Cruz, los caminos existentes en Gran Canaria habían sido pagados por el Cabildo y los Ayuntamientos, antes de 1853. La constante se repite para las demás islas, más pobres, más aisladas y con menos recursos que las de Tenerife y Gran Canaria.

Lo apuntado para puertos y carreteras se repite en las demás obras públicas. El resultado final es una casi nula inversión del Estado en Canarias.

3.2. Gastos de capital desde 1852 a 1900

3.2.1. Carreteras

El panorama de las Islas, entrado 1852, era francamente desolador en lo que se refiere a las comunicaciones. El *Boletín Oficial de Canarias* en 1853 resumía la penuria diciendo: «Dos carreteras hay en las Islas: la de Santa Cruz a la Orotava y la de Telde a Agaete, pasando por Las Palmas, que débilmente empezada en 1851 está en construcción.»

A partir de entonces comienza el desarrollo de las carreteras, especialmente en Tenerife y Gran Canaria. Las demás islas tuvieron que esperar hasta la década de 1860 para ver iniciarse sus obras públicas, en el caso de Lanzarote, hasta la de 1870 La Palma y hasta la de 1890, Fuerteventura, La Gomera y Hierro no vieron realizadas sus obras hasta el siglo XX.

Para hacer un estudio de Canarias se dividen las Islas en orientales (Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote) y occidentales (Tenerife, La Palma, Gomera y Hierro).

3.2.1.1. Islas orientales

Se centraron las obras en la isla de Gran Canaria, vertebrándolas en dos grandes carreteras: Las Palmas a Telde y Las Palmas a Agaete. La primera llegaba a la segunda ciudad de la isla y la segunda envolvía pueblos de la importancia de Arucas, Gáldar y Guía.

¹⁴² A. Ciorenescu. Obra citada.

En el Plan de 1864 (real decreto de 6 de septiembre de 1864) se incluía:

- De 2.º orden:
 - Las Palmas a Guía.
- De 3.º orden:
 - Las Palmas a San Mateo.
 - Las Palmas a Agüimes por Telde.
 - Guía a Agaete.
 - Arrecife a Yaiza por Tías.

Estaba ya construida la carretera de Las Palmas a Telde y avanzada la de Las Palmas a Guía (construyéndose ya los trozos 2, 3 y 4) y la de Arrecife a Yaiza.

En el Plan de Carreteras de 1877 se incluyen:

- De 2.º orden:
 - Las Palmas a Agaete por Guía.
 - Las Palmas al Puerto de la Luz.
- De 3.º orden:
 - Las Palmas a San Mateo.
 - Las Palmas a San Bartolomé de Tirajana.
 - Arucas a Azuaje.
 - Arrecife a Yaiza.
 - Arrecife a Haría.
 - Tuineje a Puerto Cabras.
 - Oliva a Puerto Cabras.

Se había ya iniciado la carretera de Las Palmas a San Mateo.

3.2.1.2. *Islas occidentales*

Al igual que en Gran Canaria, en Tenerife también se siguen dos grandes ejes para la construcción de carreteras. Estos dos ejes corresponden a las carreteras de Santa Cruz a Garachico, pasando por Orotava y La Laguna, uniéndose así los terrenos y pueblos más habitados, y a la de Santa Cruz a Buenavista, pasando por Guimar a Adeje.

Posteriormente los núcleos de La Laguna y Santa Cruz se comunican con poblaciones cercanas como Tejina y Taganana.

El Plan de 1864 comprendía para las islas occidentales las siguientes carreteras:

- De 2.º orden:
 - Santa Cruz de Tenerife a La Orotava, por La Laguna.
- De 3.º orden:
 - Santa Cruz a Buenavista.
 - La Laguna a Valle Guerra y Tejina.

- Orotava a Buenavista por Garachico.
- Santa Cruz de La Palma a Fuencaiente por Breña Baja.
- Fuencaiente a Los Llanos.

De los datos tomados de diferentes fuentes se elabora el siguiente cuadro:

Inversiones realizadas en carreteras (no incluye las expropiaciones).

En pesetas

Periodo	Islas occidentales	Islas orientales	TOTAL
De 1852 a 1860	384.927	172.962	557.889
De 1861 a 1870	2.044.975	1.070.151	3.115.126
De 1871 a 1880	2.373.429	1.782.328	4.155.757
De 1881 a 1890	2.329.556	2.473.068	4.802.624
De 1891 a 1900	1.842.119	1.119.343	2.961.462
			15.592.858

Las cifras anteriores necesitan un análisis cualitativo:

a) Destaca el elevado coste del kilómetro debido a la naturaleza del terreno. El proyecto de la carretera de Santa Cruz a Garachico constaba de 13,896 kilómetros lineales, con 117 alineaciones rectas, alternadas con 23 curvas y 50 rasantes. El volumen total del movimiento de tierras era de 203.609 metros cuadrados, con 19 caños, 4 tarjeas, 9 alcantarillados y 11 pontones. Suponía el kilómetro unas 44.878 pesetas, mientras que en Toledo resultaba a 29.612, en Avila a 23.065 y en Pontevedra a 14.487 pesetas.

Claro está que los precios oscilaban con la naturaleza del terreno. Así tenemos que en la carretera de Arrecife a Yaiza resultaba el kilómetro a 11.947 pesetas.

b) Hay una enorme disparidad entre carreteras construidas en la Península y en Canarias.

Del *Anuario Estadístico de España* se obtienen datos elocuentes: En 1859 había en la Península construidos 12.318 kilómetros de carreteras, mientras que en Canarias sólo alcanzaba a 20 kilómetros. Esto supone el 0,0016 por 100 del total nacional, cifra exigua, por sí sola, pero más expresiva aún si se considera que en la Península se contaba con un plan de red ferroviaria.

c) Dentro de las mismas islas existía también un desequilibrio evidente en las carreteras, con evidente desventaja para islas como Hierro, Gomera y Fuerteventura.

En muchos momentos se plantearon polémicas insulares en virtud de los perjuicios que las islas se achacaban.

Hasta el Plan de 1877 Tenerife superaba a Gran Canaria en kiló-

metros de carretera construidos. En 1875 había construidas las siguientes longitudes de carreteras ¹⁴³:

	Km.
Tenerife	92
Gran Canaria	57
Lanzarote	22

En 1878, según el mismo periódico, había construidas:

	Km.
Islas occidentales	94
Islas orientales	102,5

El avance a partir de 1875 se debía en gran medida a la situación política de los grancanarios hermanos León y Castillo ¹⁴⁴.

A estas luchas insulares no faltaba la crítica para la falta de honradez en la inversión de los recursos. Así dice el periódico *Las Palmas*, de 27 de abril de 1878: «si las obras públicas en Canarias se valorasen, causaría asombro ver cuán lejos está de corresponder su valor a las cuantiosas sumas que por muchos años ha librado el Gobierno para ellas. Resultando de aquí que el beneficio particular se ha sobrepuesto en muchas partes al beneficio de la provincia».

3.2.2. Puertos

3.2.2.1. De Las Palmas

En 1852 los diputados de Gran Canaria consiguieron que el puerto de Las Palmas se declarara de interés general, quedando sus obras —que hasta entonces se pagaban con fondos locales— a cargo del Estado. En 1863 se mandó terminar las obras del muelle en el estado en que se encontraron, presupuestándose la cantidad necesaria para revestir la parte construida ¹⁴⁵.

¹⁴³ *El Liberal*, noviembre de 1879.

¹⁴⁴ Don Fernando, fue ministro y embajador en París; don Juan, ingeniero de caminos.

Como quiera que los logros rebasaban las esferas de pura necesidad no es extraño que La Palma se quejara, *El Liberal*, de 24 de agosto de 1886, que se autorizara a sacar la subasta del segundo trozo de la carretera de Tamaraceite a Teror: «Mientras que la única que La Palma tenía en construcción dormía el sueño de los desgraciados.

Es el resultado de la influencia de personas que sólo tienen interés en una determinada isla: Gran Canaria.»

¹⁴⁵ *La Localidad*, 9 de octubre de 1879.

Por real orden de 12 de agosto de 1863 se aprueba la subasta de terminación del muelle en 690.953 r. v. Vuelve a anunciarse la subasta en 1867¹⁴⁶, con un presupuesto igual de 69.095 escudos. Se le adjudican las obras a Ghirlanda Hermanos¹⁴⁷ en 67.714 escudos. Comienzan las obras en enero de 1868. Se certificó hasta julio de 1869 22.792 escudos, con evidentes problemas. Los contratistas tuvieron que canjear libramientos de 117.710 r. v. (11.771 escudos) por bonos del Tesoro, cuya venta ante la falta de liquidez tuvieron que negociar en Madrid al 53 y 54 por 100 de su nominal, lo que les originó cuantiosas pérdidas.

A petición de los contratistas se rescindió la contrata, quedando el muelle inacabado.

En 1880 se les prorroga la contrata a Ghirlanda Hermanos. Se realizaron obras desde 1852 a 1888 por valor de 372.763 pesetas¹⁴⁸.

3.2.2.2. Puerto de La Luz

Por real orden de 15 de febrero de 1858 se autorizó la subasta de las obras del puerto de La Luz por 3.309.671 r. v. Las obras iban a ser financiadas en su totalidad por el Gobierno. Se creó una comisión para prefinanciarlas hasta que el Gobierno comenzara sus pagos, firmada por notables del lugar: Ruperto Delgado, conde de la Vega Grande, Miguel Riposte, Cristóbal del Castillo y Domingo Pérez Galdós, entre otros.

Se realiza una revisión y reforma del proyecto, acordándose que la financiación fuese al 50 por 100 entre el Ayuntamiento¹⁴⁹ y el Gobierno. Se subastan las obras el 1 de agosto de 1862, con un presupuesto de contrata de 4.000.000 r. v. Fueron adjudicadas¹⁵⁰ a Federico Verdugo Massieu, para ceder a Santiago Verdugo Massieu, por 3.900.000 r. v. y con cuatro años de plazo de ejecución. Comienzan las obras el 9 de marzo de 1863, con lentitud e interrupciones. El 17 de agosto de 1865 Verdugo cede las obras a Antonio Matos Moreno. El 30 de abril de 1867 se concede una prórroga de dos años a Matos¹⁵¹.

En 9 de marzo de 1869 se habían invertido en la obra 64.155 escudos, de los que 32.078 escudos pagó el Gobierno. Por fin, en 1872, el Ministerio de Fomento rescinde la contrata a instancia del propio Matos. Se había gastado el Gobierno 150.000 pesetas en total.

Por ley de 27 de abril de 1882 se declara el puerto de La Luz

¹⁴⁶ *Gaceta de Madrid*, 11 de julio de 1867.

¹⁴⁷ Real orden de 26 de noviembre de 1867.

¹⁴⁸ *El Liberal*, 13 de abril de 1888.

¹⁴⁹ Uno de los arbitrios que habilitó el Ayuntamiento fue el de nueve r. v. por cada quintal de pescado que se introdujera en Las Palmas. Fue revocado por la real orden de 3 de enero de 1867.

¹⁵⁰ Real orden de 10 de enero de 1863.

¹⁵¹ Alegaban, entre otros, que causa del retardo era la dificultad de encontrar braceros.

como de refugio gracias a las gestiones del político canario don Fernando León y Castillo. Se realiza una nueva subasta el 28 de septiembre de 1882¹⁵², con presupuesto de contrata de 8.639.676 pesetas y plazo de 17 años. Se aprobó la subasta a favor de Swanston en septiembre de 1882 en 7.983.060 pesetas. Comenzaron las obras el 26 de febrero de 1883.

Las inversiones estatales en los puertos de La Luz y Las Palmas fueron:

	Pesetas
Desde 1849 a 1878 ¹⁵³	993.983
Obras subastadas en 1882 ...	7.983.060
Otros ¹⁵⁴	873.886
	9.850.929

El puerto de La Luz se recibió oficialmente el 11 de agosto de 1902.

3.2.2.3. Puerto de Santa Cruz de Tenerife

La real orden de 3 de julio de 1852 declaró el puerto de Santa Cruz puerto de interés general de segundo orden. Otra real orden de 26 de septiembre de 1857 dispuso su estudio razonado, en vista de las mejoras que se juzgasen pertinentes. Se formó un proyecto, aprobado por real orden de 18 de noviembre de 1864, con un presupuesto de 28.987.357 r. v. El muelle viejo se fue prolongando de la siguiente forma:

Segundo tramo: Se terminó en 1863. Longitud, 75 metros.

Tercer tramo: Se terminó en 1881. Longitud, 152 metros.

Siguiendo a Cionarescu, la inversión realizada entre 1857 y 1897 fue de 1.988.179 pesetas. La memoria de la Junta de Obras del puerto de La Luz, de 29 de abril de 1916, dice que la inversión realizada en el puerto de Santa Cruz desde 1849 a 1878 fue de 4.905.238,31 pesetas, lo que está en línea con las cantidades incluidas en los presupuestos generales del Estado, que arrojan de 1853 a 1881 la cifra de 5.805.500 pesetas.

En 1884 vuelven a subastarse obras del muelle de Santa Cruz por 4.351.483 pesetas. Las obras se dividían en tres secciones, que

¹⁵² Hubo una anterior en 28 de mayo de 1882 que quedó desierta a causa de la elevada fianza de 800.000 pesetas. En la nueva subasta la fianza era del 5 por 100 de la cantidad en que se adjudicara el remate.

¹⁵³ Tomado de la memoria de la *Junta de Obras del Puerto de La Luz*, 28 de abril de 1916.

¹⁵⁴ Entre ellos un solar que se expropió a don Pedro Bravo, media 226,79 ca. 38 cm², por sentencia del Consejo de Estado comunicada el 8 de julio de 1885. Se pagaron 637.886 pesetas.

importaban: 1.553.027 1.411.829 y 1.386.627 pesetas, respectivamente. Se adjudicaron las obras a Elicio Lecuona en 4.276.168 pesetas.

3.2.2.4. Puerto de Santa Cruz de La Palma

Se mandó reformar por real orden de 23 de septiembre de 1853. El proyecto de muelle para la rada ascendió a 854.474 r. v., a abonar por mitades entre la Administración y varios municipios de La Palma. Subastada la obra, se adjudicó por real orden de 31 de julio de 1861 a Federico Verdugo Massieu, por 854.474 r. v., quien lo transfirió a José Ana Rodríguez.

La inversión estatal realizada en este muelle fue de 176.069 pesetas. En 1900 se subastan obras por 2.661.448 pesetas.

3.2.2.5. Otros puertos

Las inversiones estatales en otros puertos de las islas desde 1852 a 1900 fueron de 453.271 pesetas. Los puertos objeto de la inversión fueron: Icod, Garachico, Orotava, Sardina y Agaete.

3.2.2.6. Faros

Entre 1852 y 1900 se realizan las obras de construcción o mejora de los siguientes faros:

	Núm. de orden
<i>ISLAS OCCIDENTALES</i>	
Muelle Santa Cruz La Palma	6
Punta Teno (Tenerife)	4
Punta de Fuencaliente (La Palma)	3
Semáforo y Faro de Anaga (Tenerife)	1
S. Cristóbal (Gomera)	4
Punta Rasca (Tenerife)	4
Islote Salvaje	2
Punta Abona (Tenerife)... ..	—
Punta Cumplida (La Palma)	2
<i>ISLAS ORIENTALES</i>	
Isleta (Gran Canaria)	3
Punta Arinaga (Gran Canaria)	4
Maspalomas (Gran Canaria)	1
Sardina (Gran Canaria)	4
Puerto Naos (Lanzarote)	—
Pechiguera (Lanzarote)	3
Punta Delgada (Alegranza)	4
Martino (Lobos)	6
Jandia (Fuerteventura)	3
Tostón (Fuerteventura)	5

Las inversiones realizadas fueron las siguientes:

	Islas occidentales	Islas orientales
De 1852 a 1860	—	101.710
De 1861 a 1870	132.370	279.177
De 1871 a 1880	—	—
De 1881 a 1890	71.871	590.182
De 1891 a 1900	565.733	769.974
	769.974	1.741.043

3.3. *Gastos corrientes*

La recopilación de los datos de los gastos corrientes ha sido más difícil y laboriosa que la de los ingresos, por diversas razones. Entre las que hay que destacar:

a) *Falta de datos ya tabulados*

Así como en los ingresos se cuenta con las tablas que presentan las cuentas del Estado español, que sirven de guía para la elaboración de los cuadros definitivos, no ocurre lo mismo con los gastos.

b) *Minuciosa toma de datos en fuentes diversas*

En las distintas fuentes consultadas:

Presupuestos generales del Estado, *Boletín Oficial de Canarias*, Legajos del Archivo Histórico Nacional, Archivo Provincial de Las Palmas, *Boletín de Fomento*, *Boletín de Hacienda*, presupuestos de Fomento, publicaciones periódicas, folletos, etc.; los datos vienen muy dispersos, cuando no englobados en otras partidas más generales, con lo que el análisis de esos datos se ha de hacer en forma más exhaustiva.

c) *Consideraciones geográficas*

En los presupuestos estatales de gastos se ha hecho —en los años que nos interesa— *omisiones en cuanto a la distribución geográfica del gasto*. Sin embargo, el problema es menos agudo en Canarias, en lo que se refiere a los gastos directos realizados en las Islas, por la consideración de su espacio peculiar y cerrado.

Otro tema es la imputación de los gastos indirectos, como puede ser los de la Casa Real y Cuerpos Colegisladores, que necesitan

de una teoría, discutible en cuanto a la toma o no de las variables que han de entrar en su imputación.

d) *Desconocimientos contables*

Diversas fuentes de datos se caracterizan por sus desconocimientos contables, pecando por omisiones como son la consideración de los gastos corrientes como únicos gastos existentes; la consideración de las resultas dentro de los gastos del ejercicio siguiente sin distinciones y el confucionismo entre gastos autorizados, dispuestos, ordenados y pagados.

Con esta salvedad se recogen en el cuadro 10 los gastos corrientes de los años 1852, 1855, 1860, 1870, 1880, 1890 y 1900.

Del análisis de estas cifras resulta:

CUADRO 10
GASTOS CORRIENTES (De 1852 a 1900)
(Pesetas)

	1852	1855	1860	1870	1880	1890	1900
Gobernación...	271.855	274.114	254.376	284.895	294.200	369.825	382.340
Gracia y Justicia	737.831	818.077	886.347	891.237	861.588	837.799	745.121
Hacienda	156.491	104.392	97.338	96.112	162.245	179.418	196.641
Fomento	14.122	118.625	113.599	62.917	218.262	157.663	268.570
Marina... ..	19.241	29.144	32.714	45.215	63.356	58.577	55.852
Guerra... ..	922.942	859.577	950.449	960.432	1.063.049	1.620.299	2.695.712
<i>Total</i>	2.122.482	2.203.929	2.334.823	2.340.808	2.662.700	3.223.581	4.344.236

1) El porcentaje de estos gastos distribuidos por departamentos ministeriales en Canarias es:

	1852	1855	1860	1870	1880	1890	1900
1. Guerra	43,5	39,0	40,7	41,0	40,0	50,3	62,0
2. Gracia y Justicia	34,8	37,1	38,0	38,1	32,3	26,0	17,2
3. Gobernación... ..	12,8	12,4	10,9	12,2	11,1	11,5	8,8
4. Hacienda	7,3	4,7	4,2	4,1	6,1	5,5	4,5
5. Fomento	0,9	5,4	4,8	2,7	8,2	4,9	6,2
6. Marina	0,7	1,4	1,4	1,9	2,3	1,8	1,3

Las cifras muestran la importancia porcentual de los gastos del Ministerio de la Guerra, que se mantienen estables desde 1855 a 1880, para aumentar considerablemente en 1890 y 1900 debido hasta 1898 a la guerra colonial de América y a partir de entonces a una

temida invasión, y fortalecimiento consecuente de Canarias, tras la pérdida de Cuba y Filipinas, como se verá posteriormente.

Los gastos de guerra comprende dos importantes capítulos de personal (sueldos y retribuciones) y material en las siguientes proporciones:

	Personal	Material
1852	73,6	26,4
1855	69,4	30,6
1860	63,5	36,5
1870	67,6	32,4
1880	64,3	35,7
1890	75,2	24,8
1900	73,7	26,3

Dentro de los gastos de guerra se encuentran los de la Capitán General, Estado Mayor, Brigada Fija, Milicias, Infantería, Guardias provinciales, hospitales militares, Ingenieros, Transportes, alquileres y comida y vestuarios, entre otros.

Siguen a los gastos del Ministerio de Guerra, en importancia, los de Gracia y Justicia. Estos gastos están formados por tres bloques principales, que son: Audiencia y Juzgado, Culto y Clero y Clases Pasivas. A continuación se indican las cifras gastadas en estos bloques en los años extremos de 1852 y 1890.

	1852	%	1900	%
Audiencia y Juzgados	133.041	18,3	150.588	20,4
Culto y Clero	352.637	48,5	470.760	63,6
Clases Pasivas	241.632	33,2	118.302	16,0
	727.310		739.650	

Los gastos del Ministerio de Gobernación ocupan una tercera posición, en una proporción ya baja dentro del total de gastos. La caída porcentual de 1900, colocándose en el 8,8 por 100, no es debido a disminución de los gastos de Gobernación, sino al aumento de los gastos de guerra, que hace descender en la proporcionalidad debida a los demás gastos.

En estos gastos están incluidos: Administración principal, delegación, correos y telégrafos, vigilancia, establecimientos penales y casas de corrección y seguridad pública, policía sanitaria, hospitales y estadísticas, como gastos de mayor relevancia.

Los gastos del Ministerio de Hacienda disminuyen hasta 1870, para aumentar a partir de entonces, en una Hacienda preocupada más por contener el gasto que por la propia calidad del gasto.

Los gastos del Ministerio de Fomento experimentan una evolución lógica con lo ya estudiado de los gastos de inversión. De un 0,9 por 100 en los gastos corrientes totales de 1852, con pocas

obras públicas que conservar va aumentando su participación hasta alcanzar el 6,2 por 100 de los gastos corrientes totales en 1900, cuando ya las obras públicas estaban en constante crecimiento.

Los gastos realizados en esta serie de años comprendían: Agricultura; Jardín Botánico de Orotava, Servicio Agrónomo, Escuela de Capataces, montes y pesca. Obras Públicas: inspección y vigilancia, administración y el importante capítulo de conservación de carreteras, puertos y faros. Comercio: Tribunal de Comercio de Santa Cruz. Educación: Escuela Náutica de Santa Cruz, Escuelas de Comercio de Las Palmas y Santa Cruz, biblioteca de Santa Cruz, escuelas normales de Las Palmas y La Laguna, Escuela de Bellas Artes de Santa Cruz.

Los gastos de Marina son los de menor entidad.

2. De la comparación de los gastos realizados en Canarias respecto al total nacional resultan los siguientes porcentajes:

	1852	1855	1860	1870	1880	1890	1900
Guerra	1,3	1,3	0,95	1	0,75	1,1	1,5
Gracia y Justicia	1	1	0,95	0,95	0,90	0,7	0,6
Gobernación	2,1	1,6	1,3	1,7	1,3	1,3	1,5
Hacienda	0,2	0,15	0,01	0,01	0,1	0,2	0,1
Fomento	0,07	0,3	0,2	0,1	0,3	0,2	0,3 ¹⁵⁵
Marina	0,1	0,1	0,08	0,2	0,2	0,1	0,2

De estos datos se deduce:

a) Los gastos que tienen mayor incidencia en el total nacional son los de Gobernación, que excepto en 1852, donde se mantienen más altos, oscilan entre el 1,3 y el 1,7 por 100 del total nacional.

b) Asimismo los gastos de Guerra tienen un peso dispar entre los nacionales, creciendo en su proporción máxima en 1900 hasta ser el 1,5 por 100 del total nacional, por las causas ya apuntadas.

c) Los gastos de Gracia y Justicia se mantienen proporcionados respecto al total nacional hasta 1880 y a partir de entonces disminuyen ostensiblemente.

d) Los gastos de Hacienda disminuyen a partir de 1852, fecha de la aprobación de los puertos francos, hasta 1870. A partir de esa fecha vuelven a adquirir mayor porcentaje.

e) Los gastos corrientes de Fomento son bajos en 1852, debido a la penuria de los servicios de este ministerio en esa fecha. A partir de entonces aumentan estos gastos hasta el 0,3 por 100 en 1855, manteniéndose alrededor de esta cifra en los años siguientes:

La proporción aumenta considerablemente, aun cuando su cálculo se hace imposible al recogerse todo el gasto en la fecha de su subasta, con lo que algunos años aparecen distorsionados. Estos

¹⁵⁵ En 1900 el Ministerio de Fomento se había dividido en Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes y Ministerio de Agricultura, Industria y Obras Públicas.

datos sí que tienen una importancia definida en el cómputo total y final de gastos, tal como se verá oportunamente.

f) Los gastos corrientes por habitante y año en Canarias eran:

	Pesetas
1855	9,43
1860	9,85
1870	8,76
1880	8,95
1890	11,05
1900	12,10

3.4. Gastos de capital

Aunque ya se han estudiado, aisladamente, los principales conceptos de los gastos de capital, en el cuadro 11 se hace un análisis geográfico y temporal de dichos gastos.

En líneas generales, los gastos de capital son superiores en las islas occidentales, excepto en el decenio que va de 1881 a 1900, debido a la adjudicación del puerto de La Luz.

Los puertos son los que absorben mayores recursos, seguidos de las carreteras. De cualquier forma, hay que dejar constancia, muy clara, que el período que va desde 1852 a 1900, es el que marca el despegue de la infraestructura de las comunicaciones de Canarias. Aunque sólo fuese bajo esta óptica, habría, pues, que dar una gran trascendencia a la segunda mitad del XIX.

3.5. Relación entre gastos corrientes y gastos de capital

En el cuadro 12 se detallan los gastos corrientes y de capital que se realizan en un bloque de años. El resumen de estos gastos se recoge en el siguiente cuadro:

	1	2	3	4
	Gastos corrientes	Aumentos	Gastos capital	Relación
1852 a 1860	19.999.698	1,17	1.636.303	12,22
1861 a 1870	23.378.027	1,07	6.513.422	3,59
1871 a 1880	25.017.540	1,07	8.202.562	3,05
1881 a 1890	29.431.405	1,17	22.861.276	1,28
1891 a 1900	37.839.085	1,28	8.779.795	4,31
	135.665.755		47.993.358	2,83

De la observación en ambos cuadros se deduce:

a) El aumento progresivo de los gastos corrientes. En la década de los 90 los gastos corrientes han aumentado, con relación

CUADRO 11
GASTOS DE CAPITAL

	1852 a 1860	1861 a 1870	1871 a 1880	1881 a 1890	1891 a 1900	TOTAL
<i>Islas Occidentales</i>						
Carreteras	384.927	2.044.975	2.373.429	2.329.556	1.842.119	8.975.006
Puertos	400.000	2.284.569	3.267.149	4.680.386	2.661.448	13.293.552
Faros	—	126.353	—	68.604	540.019	734.976
Otras Inversiones	250.000	39.979	50.000	400.000	995.978	1.735.957
<i>Total</i>	<u>1.034.927</u>	<u>4.495.876</u>	<u>5.690.578</u>	<u>7.478.546</u>	<u>6.039.564</u>	<u>24.739.491</u>
<i>Islas Orientales</i>						
Carreteras	172.962	1.070.151	1.782.328	2.473.068	1.119.343	6.617.852
Puertos	331.327	410.724	389.058	9.172.729	—	10.303.838
Faros	97.087	266.487	—	563.355	—	926.929
Otras Inversiones	—	—	—	647.753	590.000	1.237.753
<i>Total</i>	<u>601.376</u>	<u>1.747.362</u>	<u>2.171.386</u>	<u>12.856.905</u>	<u>1.709.343</u>	<u>19.086.372</u>
Imputación de otras Inversiones	—	270.184	340.598	2.525.825	1.030.888	4.167.495
<i>Total general</i>	<u>1.636.303</u>	<u>6.513.422</u>	<u>8.202.562</u>	<u>22.861.276</u>	<u>8.779.795</u>	<u>47.993.358</u>

La Hacienda en Canarias desde 1800 a 1927

CUADRO 12

GASTOS

(Valores totales estimados)

	1852 a 1855	1856 a 1860	1861 a 1870	1871 a 1880	1881 a 1890	1891 a 1900	TOTAL
1. Corrientes							
Gobernación	1.091.936	1.321.223	2.696.355	2.895.475	3.320.125	3.760.825	—
Gracia y Justicia	3.111.816	4.261.060	8.887.792	8.764.125	8.496.935	7.914.600	—
Hacienda	521.766	504.325	967.250	1.291.785	1.708.315	1.880.295	—
Fomento	265.494	580.560	882.580	1.405.895	1.879.625	2.131.165	—
Marina	96.770	154.645	389.645	542.855	609.665	572.145	—
	<u>5.087.782</u>	<u>6.821.813</u>	<u>13.823.622</u>	<u>14.900.135</u>	<u>16.014.665</u>	<u>16.259.030</u>	<u>72.907.047</u>
Guerra	3.565.038	4.525.065	9.554.405	10.117.405	13.416.740	21.580.055	62.758.708
<i>Total</i>	<u>8.652.820</u>	<u>11.346.878</u>	<u>23.378.027</u>	<u>25.017.540</u>	<u>29.431.405</u>	<u>37.839.085</u>	<u>135.665.755</u>
2. Capital							
Carreteras	557.889		3.115.126	4.155.757	4.802.624	2.961.462	—
Puertos	731.327		2.695.293	3.656.207	13.853.115	2.661.448	—
Faros	97.087		392.840	—	631.959	540.019	—
Otras inversiones ...	250.000		310.163	390.598	3.573.578	2.616.866	—
	<u>1.636.303</u>		<u>6.513.422</u>	<u>8.202.562</u>	<u>22.861.276</u>	<u>8.779.795</u>	<u>47.933.358</u>
<i>Total (1 + 2)</i> ...	<u>21.636.001</u>		<u>29.891.449</u>	<u>33.220.102</u>	<u>52.292.681</u>	<u>46.618.880</u>	<u>183.659.113</u>

a los de la década de los 80 en un 27 y un 89 por 100 respecto a la década de los 50.

b) Sin embargo, los gastos de capital no guardan —lógico— una proporcionalidad. En la columna correspondiente se ve cómo el período que va desde 1852 a 1860 es un período bajo en lo que se refiere a contrataciones, con aumentos progresivos hasta los años 1881 a 1890, en los que se alcanza una inversión alta con 22.861.276 pesetas. Son los años en los que se subasta y contrata al puerto de La Luz y diversas carreteras. En 1891 a 1900 se vuelve al ritmo de los años 1871 a 1880. Esta situación queda perfectamente clara en la columna 4, donde se expresa la relación entre gastos corrientes y gastos de capital.

3.6. Conclusiones finales sobre gastos e ingresos desde 1852 a 1900

La situación final de todo lo estudiado hasta el momento queda reflejada en el cuadro 13 y en los gráficos 1 y 2. Se obtienen las siguientes conclusiones:

1. Se observa una relación constante entre los ingresos por contribuciones directas y los gastos corrientes (gráficos 1 y 2). Equilibrando estas dos masas de ingresos y gastos, más fácil de controlar a través de los presupuestos, se puede concluir en una primera teoría de equilibrio financiero estricto para la provincia de Canarias. Equilibrio que si bien no se alcanza¹⁵⁶ en 1852 y 1855, sí se logra en las proximidades de 1860. Esta misma relación se ve en el gráfico 1 para cifras totales por períodos, de contribuciones directas y gastos corrientes.

Asimismo se observa la misma correlación entre ingresos indirectos y gastos de capital. La situación parece diferente en este gráfico entre ingresos indirectos y gastos de capital, pero tal situación se aclara si observamos en el cuadro 3 los datos:

Ingresos indirectos de 1881 a 1900	32.331.744
Gastos de Capital de 1881 a 1900	31.641.071
<i>Diferencia</i>	690.673

Con lo cual queda aclarada esta correlación, a pesar que los créditos comprometidos sean acentuados en un momento de tiempo determinado.

2. En los gráficos 1 y 2, asimismo se observa que esa correlación apuntada de ingresos directos-gastos corrientes e ingresos indirectos-gastos de capital, como no podía dejar de ser, se repite para ingresos y gastos totales.

¹⁵⁶ Una de las razones puede ser la omisión de algunas cifras de ingresos.

CUADRO 13
INGRESOS Y GASTOS EN CANARIAS DE 1851 A 1900

	1852 a 1860	1860 a 1870	1871 a 1880	1881 a 1890	1891 a 1900	TOTAL
INGRESOS						
<i>1. Contribuciones</i>						
1.1. Directas	12.529.662	23.484.089	27.164.700	29.268.878	33.428.171	125.875.500
1.2. Indirectas	2.274.693	3.906.753	7.554.469	13.409.531	18.922.213	46.147.659
<i>Total (1.1 + 1.2)</i>	<i>14.804.335</i>	<i>27.470.842</i>	<i>34.719.169</i>	<i>42.678.409</i>	<i>52.350.384</i>	<i>172.023.159</i>
1.3. Desamortización	1.551.419	3.793.647	743.967	—	—	6.089.033
1.4. Renta propiedad	194.475	275.113	351.095	494.338	615.950	1.930.971
<i>Total (1.1. + 1.2. + 1.3. + 1.4.) ...</i>	<i>16.550.249</i>	<i>31.539.602</i>	<i>35.814.231</i>	<i>43.172.747</i>	<i>52.966.334</i>	<i>180.043.163</i>
GASTOS						
2.1. Corrientes	19.999.698	23.378.027	25.017.540	29.431.405	37.839.085	135.665.755
2.2. Capital	1.636.303	6.513.422	8.202.562	22.861.276	8.779.795	47.993.358
<i>Total (2.1 + 2.2)</i>	<i>21.636.001</i>	<i>29.891.449</i>	<i>33.220.102</i>	<i>52.292.681</i>	<i>46.618.880</i>	<i>183.659.113</i>
<i>Diferencias (1 — 2)</i>	<i>— 5.085.752</i>	<i>1.648.153</i>	<i>2.594.129</i>	<i>— 9.119.934</i>	<i>6.347.454</i>	<i>— 3.615.950</i>

En el cuadro 13 se obtienen cifras definitivas y elocuentes:

Ingresos (1852 a 1900)	180.043.163
Gastos (1852 a 1900)	183.659.113
<i>Diferencia</i>	3.615.950

Estas 3.615.950 pesetas que se obtienen como diferencia total en el período de 1852 a 1900 suponen el 2 por 100 de los ingresos (180.043.163 pesetas). Suponemos, y pretendemos, que en un trabajo de esta índole, en el que hay que obtener los datos uno a uno y tabular de igual forma, un margen de error hasta del 10 por 100 es posible sin alterar para nada la naturaleza del estudio y sus conclusiones. De igual forma esta desviación del 2 por 100, que viene, además, apoyada en la similitud entre ingresos directos-gastos corrientes e ingresos indirectos-gastos de capital, nos lleva a la firme conclusión siguiente:

3. Los ingresos y los gastos totales de Canarias se basaron desde 1852 a 1900 en un estricto equilibrio, al igual de lo que hemos visto desde 1800 a 1852.

4. Otro tema, como ya se ha dicho, es la imputación de gastos para ser soportados por Canarias. Ha quedado este punto para el final, tras haber obtenido las cifras definitivas, con objeto de llevar al lector este tema como marginal, perfectamente deslindado de la parte cuantitativa.

En el dominio de la especulación y hasta de la *Justicia Impositiva*, quedan preguntas como ésta:

¿Son los *gastos de guerra* totalmente imputables a Canarias?

La respuesta no es fácil porque depende de las distintas concepciones que se tengan sobre el papel de Canarias con respecto al resto de España y del volumen del propio gasto de guerra. Evidentemente se pueden obtener suposiciones en cualquier sentido.

Lo primero es considerar con toda lógica a Canarias como base de suministro y apoyo de la aventura americana. De hecho, barcos españoles se abastecían en las costas canarias al amparo de sus defensas. Históricamente este período abarca hasta 1898. Bajo esta concepción se hacen dos reflexiones.

a) Por los distintos datos que tenemos, el estado defensivo de Canarias no fue óptimo. Las islas disponían de lo mínimo para su defensa, lo cual demuestra que la equidad e importancia de la base —gastos de defensa— no fue nunca evaluada en su justa medida. Lo que es más difícil demostrar es que esta falsa evaluación no sea producto de desconocimiento o de aplicación de técnicas directas ¹⁵⁷.

¹⁵⁷ Aún hoy se sigue hablando de la renta de situación en Canarias sin que se haya logrado una cuantificación de esa ya arcaica renta.

b) Aun a sabiendas de que los gastos de guerra en Canarias oscilaron del 0,75 al 1,5 por 100 del total nacional, y los de Marina del 0,1 al 0,2 por 100¹⁵⁸, cifras exiguas, en pura lógica no parece que la totalidad del gasto deba ser soportado por Canarias, considerándola como esa repetida base hacia América.

La aplicación de esta premisa fue la misma que la que adoptó Inglaterra con el ejército colonial de la India, cuyos gastos fueron soportados en su totalidad por los indios.

Otra suposición, de sentido más ecléctico, sin más consideraciones que las de una provincia más en la geografía nacional, nos puede llevar a nuevas aportaciones que se consideran bajo dos aspectos.

El primero es un apoyo defensivo a Canarias, que nunca se produjo. La entrada del holandés Van der Does en Gran Canaria en 1599 dejó bien clara la indefensión de las islas. Cuando Nelson estuvo en Tenerife la reacción fue sólo canaria. Tras la derrota de Cuba, cuando se comprobó y afirmó que la defensa de Canarias no valía para apenas nada, poco se pudo hacer sin escuadras, destrozadas en nuestra siempre penúltima aventura colonial, que, por otra parte, poco hubiesen servido ante el poderoso norteamericano¹⁵⁹.

Las veces que llegaron tropas peninsulares a Canarias —caso del batallón de la Albuera a comienzos del XIX— lo hicieron más como tropas de policía interna que como tropas de defensa de la isla.

El segundo aspecto es el de la contribución de Canarias a los gastos de guerra peninsulares.

La contribución de Canarias se hacía por dos vías.

a) Económica. A través de las contribuciones especiales para gastos de guerra.

b) Mediante levás y envío de expediciones, tal como ocurrió en 1808 con el envío del batallón de Canarias.

Parece que si bien Canarias no podía disponer de apoyos rápidos (especiales nunca los tuvo) sí contribuyó ella a los gastos de guerra de la Península.

¹⁵⁸ Hemos de aclarar sobre los gastos del Ministerio de Marina: 1) En los presupuestos y estados que hemos examinado son los gastos ministeriales de más difícil imputación, al estar englobados en masas, sin claras especificaciones. 2) Los gastos de buques de guerra no han sido imputados en la parte que lo pudiese corresponder a los gastos de Canarias.

¹⁵⁹ De *El Liberal*, septiembre de 1885. «Temiéndose una invasión de Canarias con motivo de la guerra con Alemania, se enviará gruesa artillería moderna a Santa Cruz y algunos cañones a Las Palmas. Se procurará terminar el fuerte Almeida y que haya dos buques de guerra en Canarias. enviándose torpedos y otros elementos de defensa».

Dice un periódico francés, «que en los Planes de Bismarck entra apoderarse de Canarias». De *La Correspondencia Militar*, octubre de 1855: «El abandono en que se encuentra Canarias bajo el punto de vista militar».

El Liberal, 11 de marzo de 1887: «Caso de estallar la guerra europea nuestro Gobierno enviará 4.000 hombres a Canarias para su defensa.»

Queda, siempre, a niveles de duda, al menos, la imputación de los gastos de guerra y marina en su totalidad a Canarias, pero una nueva pregunta puede compensar en parte esta duda. Se trata de la siguiente: ¿Y de igual manera no debía considerarse entre los gastos corrientes de Canarias la parte que resultara por los gastos comunes nacionales, como son Consejo de Ministros y Cuerpos Colegisladores, entre otros?

Parece obvio que la consideración de Canarias como base de servicios en cuanto a gastos de guerra y marina necesita una contrapartida de pagos por los servicios que prestan los otros cuerpos administrativos nacionales.

Queda claro que las disquisiciones que se pueden hacer sobre teóricas imputaciones y abiertas filosofías arrojan tantas soluciones como se quieran dar. Ahora bien, la masa de datos ya aportada, siempre, será el bloque compacto al que tendrán que aplicarse las variables que las teorías políticas acuerden considerar.

CAPITULO III
LA HACIENDA DE 1900 A 1927

1. LOS PUERTOS FRANCOS DE 1900 A 1921

1.1. El real decreto de 6 de marzo de 1900

Este decreto confirma y ratifica la declaración de puertos francos de 1852 y 1870 y, esencialmente, considera los distintos planteamientos y polémicas suscitados a lo largo de la existencia de los puertos francos, recogidos puntualmente en el capítulo II de este libro.

Los puntos que nos interesan son:

1. En su artículo 2 declara libre de derechos e impuestos todas las mercancías que se importen o exporten en Canarias.

Establece excepciones, entre las que destacan:

a) *Azúcares*

*a*₁) «Los azúcares, glucosas, mieles y melazas y la sacarina y sus análogos que se produzcan en Canarias quedarán exentos del impuesto sobre el azúcar y la glucosa de producción nacional.»

Recoge lo ya mandado por la real orden de 15 de mayo de 1892, respecto a los azúcares canarios.

*a*₂) Introduce una modificación relativa a los azúcares de producción y fabricación extranjera o de las provincias y posesiones españolas de ultramar, en el sentido de que no se fijan los derechos del arancel, como decía la real orden de 15 de mayo de 1892, sino que se introduce una fórmula más elástica y aleatoria, según el artículo 3 del real decreto de 6 de marzo de 1900: «El Estado podrá percibir, en concepto de arbitrio, una cuota que no excederá en ningún caso de las que respectivamente graven la introducción, fabricación y consumo de las mismas mercancías en la Península e islas Baleares». Sin embargo, se suprime lo recogido en la real orden de 15 de mayo, que decía que los citados derechos dejarán

de exigirse en Canarias si llegara el caso de que desapareciera de ellas el cultivo de la caña y la fabricación del azúcar.

b) *Aguardientes, alcoholes y licores*

Se mantiene el arbitrio en los mismos términos que el azúcar, sin más distinciones de salida de fábricas y exportación al extranjero o a la Península, pero sujetando a estos productos a las reglas y disposiciones vigentes en la Península (art. 6).

c) *Tabaco*

Continúa gravado con los mismos derechos anteriores. En el proyecto del Gobierno se decía, en el artículo 2: «El tabaco quedará sujeto a una legislación especial». Los diputados canarios que habían presentado enmiendas por separado, las retiraron y presentaron una enmienda conjunta¹⁶⁰ al proyecto de ley, entre la que se recoge la relativa al tabaco y que finalmente fue: «el tabaco, el cual continuará pagando los mismos derechos que en la actualidad». La intervención de los diputados evitó una posible legislación complementaria posterior de incalculable alcance¹⁶¹.

d) *Otros productos*

Con el mismo tipo de arbitrio que el azúcar y aguardientes, alcoholes y licores, quedan gravados: bacalao, cacao, café, achicoria, chocolate, canela, pimienta y demás especies y el té.

2. Establece el decreto con carácter general que los productos y manufacturas de Canarias quedarían gravados a su importación a la Península con los mismos derechos e impuestos que graven a sus similares de producción extranjera. Se hacían excepciones como hortalizas, frutas, cochinilla, barrilla, orchilla¹⁶², losetas, piedras de filtro y pescado.

3. El decreto abre la posibilidad al arrendamiento de los arbitrios y regula sus condiciones. Como veremos más adelante, este arrendamiento se llevó a cabo con singulares problemas.

4. Para liquidar el déficit que arrastraban los puertos francos se autoriza a la D. P. la imposición de un arbitrio sobre cereales y harinas. Posteriormente son los Cabildos los que, ajenos a esta disposición, impondrán un arbitrio.

¹⁶⁰ Uno de los raros casos en que representantes legales de las islas se ponen de acuerdo.

¹⁶¹ Diario *Las Palmas*, 19 de enero de 1900.

¹⁶² La cochinilla, barrilla y orchilla estaban en franca regresión productiva. Esta medida demuestra el carácter recopilativo de este decreto. Lo curioso es que se recogió esta modificación introducida por los diputados canarios.

Los diputados canarios que habían solicitado la siguiente redacción: «... Quedando autorizada la D. P. de Canarias para establecer, con aplicación al pago de dichos déficit, y como protección a la agricultura insular, un arbitrio sobre los cereales y harinas que se importen en aquel archipiélago, cesando dicho arbitrio al terminar el arriendo, sin que en ningún caso pueda el mencionado arbitrio exceder del que exija el arancel que fija en la Península y Baleares.»

Queda claro que se había añadido, conscientemente, la idea y palabra de la protección a la agricultura insular, invocable y utilizable en cualquier momento.

Por otra parte se solicitaba que el arbitrio cesara al terminar el arriendo y el decreto de 6 de marzo fija el arbitrio de cereales y harinas «por sólo el tiempo que fuera necesario».

Sin embargo, a pesar de estas modificaciones con enjundia, en el Congreso se aprobó el proyecto con un ligerísimo debate. Fue en el Senado donde el senador liberal Gamazo se declara por la protección de los cereales canarios: «... se hace necesario que a los cereales extranjeros se les grave en la protección debida: que si los cereales canarios no tienen posibilidad de venir a la Península y los cereales y harinas extranjeros entran allí, sin absolutamente nada, porque a esto equivale el pequeño y transitorio impuesto que se fija en el proyecto, es indudable que quedan completamente abandonados los intereses agrícolas de Canarias, puesto que sus productos no podrán competir con la producción extranjera que seguramente invadirán aquellas islas...». «¿Qué van a hacer Lanzarote, Fuerteventura y el distrito de La Laguna, la banda del sur de Tenerife y otras regiones destinadas casi exclusivamente al cultivo de sus cereales?...».

Del contenido del real decreto se distingue que no se abandonan las medidas proteccionistas, para ciertos productos como azúcar, aguardientes, alcoholes y licores y bacalao¹⁶³. Sin embargo, se deja libertad a la introducción de cereales y harinas, lo que da carpetazo a una vieja polémica. Al mismo tiempo se suprime positivamente el impuesto del 1 por 1.000 sobre el valor de las mercancías, los recargos del 2 por 100 sobre la contribución territorial y el 50 por 100 sobre la comercial, recogiendo viejas aspiraciones, ya enumeradas, y llegando por esa vía a solucionar una injusticia contributiva denunciada anteriormente.

1.2. El desarrollo de los puertos francos, después del decreto de 6 de marzo de 1900

1.2.1. La Administración

El decreto de 6 de marzo, en su artículo 9, regulaba la posibilidad del arrendamiento de los puertos francos. Con ello también

¹⁶³ Véase la ya citada carta del subgobernador Montoverde sobre bacalao, lozas y barrilla (15 de marzo de 1853).

se recoge la opinión muy generalizada de irregularidad continuada en la recaudación de los arbitrios y al mismo tiempo una idea naciente de autogestión¹⁶⁴.

La Hacienda trata de poner coto a largas disputas que ni le hacían ningún bien a ella ni a la propia confianza de los canarios en esta figura recaudatoria.

Antes del real decreto de referencia se formó una asamblea provincial que preparó las bases de la asociación gremial que había de recaudar los arbitrios¹⁶⁵, que desde proponer una definición de lo que era esta asociación¹⁶⁶, llegaban a las formas de adjudicación y funcionamiento.

Una vez en vigor el real decreto, comenzó la marcha atrás para el arrendamiento de los arbitrios y lo que había sido un clamor de solidaridad, por mor de intereses encontrados, se convirtió en una lucha sin cuartel. Se presentan a la subasta tres empresas, formadas por estamentos distintos. Por una parte se constituyen en asociación provincial los comerciantes de primera clase, que eran importadores-exportadores de los ramos a que se referían los arbitrios; de otra, toda clase de contribuyentes, interesados o no en dichos arbitrios¹⁶⁷. La última empresa agrupaba a 73 personas, la mayoría tabaqueros.

Después de continuas presiones se adjudica la subasta a la «asociación provincial constituida por los gremios correspondientes de los puertos habilitados de Canarias», constituida por 172 individuos y representada por don Luis Vandewalle y Quintana, marqués de Guisla, que ofreció un canon anual de dos millones de pesetas. El canon se había de pagar por mensualidades anticipadas e iguales de una dozava parte del total del canon. Esto iba contra el parecer de la Arrendataria y se impuso por real orden de 2 de marzo de 1901. En Canarias se estima muy alto el canon ofrecido y se encona la lucha, entre los adjudicatarios y los que quedaron fuera.

La asociación se constituyó con dos millones de pesetas, depositando una fianza de 500.000 pesetas. Al 31 de julio de 1900 ha-

¹⁶⁴ En el *Diario de Las Palmas*, de 14 de marzo, se transcribe la opinión del *Liberal* de Madrid, que dice: «... Se ha tratado con verdadero amor a Canarias, con amor y un interés que hacen pensar en que tal vez no habríamos perdido las colonias si en los asuntos de ellas hubiéramos puesto un fervor y una eficacia parecidos...» «... Al ratificar las franquicias de Canarias se va a ratificar la base de su bienestar y riqueza fomentando el lazo que unía más principalmente a aquella lejana provincia con la Metrópoli.»

¹⁶⁵ *Diario de Las Palmas*, 12 y 15 de febrero de 1900.

¹⁶⁶ Constituida por industriales y cámaras agrícolas. Estas últimas se movieron para su inclusión y enviaron telegramas a don Fernando León y Castillo, embajador en aquel momento en París, para que intercediera ante el Gobierno «ante la necesidad imperiosa de defender intereses agrícolas».

¹⁶⁷ Estos acusaban de egoísmo a los primeros, asegurando que no tenían interés directo en la recaudación, siendo alentados por políticos buscando algaradas o escándalo. Acusaban a las casas extranjeras de estar, también, a la sombra de esta situación. (*Diario de Las Palmas*, 28 de abril de 1900.)

¹⁶⁸ *El Comercio* de 9 de octubre de 1901, 23 de julio y 15 de octubre de 1901.

bían colocado 9.110 acciones de 100 pesetas, quedando por suscribir 10.890 acciones.

La situación de la asociación no fue lo boyante que se esperaba y desde su fundación hasta 31 de julio de 1901 tuvo una pérdida líquida efectiva de 1.245.541,95 pesetas ¹⁶⁸.

En 31 de julio de 1901 todavía mantenía 8.659 acciones en cartera.

La asociación pasó momentos difíciles, soportando multas, al no pagar a su debido tiempo las cuotas, y en 1902 Vandewalle solicitó la rescisión del contrato, alegando una huelga en los puertos de Santa Cruz y Las Palmas, a causa de lo cual muchas líneas de vapores dejaron de hacer escala en estos puertos, produciéndose, consecuentemente, bajas en los ingresos ¹⁶⁹.

La rescisión se concedió por real orden de 7 de marzo de 1902 y se anuncia nuevo concurso para el 21 de abril de 1902 ¹⁷⁰. Por real orden de 2 de julio de 1902 se adjudica el nuevo concurso a Carlos La Roche y Juan Melián, en nombre de la compañía mercantil anónima «Asociación Provincial de los Gremios de Comerciantes, Industriales y Cosecheros —propietarios de los puertos habilitados de Canarias», por un canon fijo de 1.002.000 pesetas, muy inferior al canon de 1900. Tampoco en esta ocasión hay concordia entre los concursantes. Eulogio Gómez Trujillo, representante de la asociación gremial, se querelló con la adjudicataria y por real orden de 16 de octubre de 1902 se desestimó su impugnación. Gómez insiste y denuncia ¹⁷¹ que la asociación provincial había incurrido en las anomalías:

a) Había admitido como socios a extranjeros ¹⁷².

b) En la asociación provincial aparecían como comerciantes de los puertos habilitados personas que no eran vecinos, ni residentes, ni se hallaban establecidos en ninguno de los ocho puertos habilitados.

c) Que Carlos la Rocha y Juan Melián eran deudores de la Hacienda en concepto de consejeros que fueron de la anterior arrendataria.

De las sociedades que se reputaban como extranjeras, cinco, que poseían 128 acciones, eran españoles; 13 eran realmente extranjeras, con 402 acciones, y cuatro, con 158 acciones, estaban inscritas en sus respectivos consulados en Canarias.

De los socios fundadores, 329 pertenecían a los ocho puertos

¹⁶⁸ Legajo 5.875, sección Hacienda. Archivo Histórico Nacional.

¹⁷⁰ No eran objeto del arriendo, entre otros: a) Los impuestos y arbitrios que el Estado pueda establecer sobre la producción, circulación y venta en Canarias de los alcoholes, aguardientes y licores, así como de la achicoria. b) Los arbitrios transitorios que pudieran imponerse sobre los cereales y harinas extranjeras.

¹⁷¹ Escritos de 19 de noviembre de 1902 y 7 de enero de 1903.

¹⁷² Algunos de estos extranjeros estaban asentados en Canarias desde hacía tiempo y habían fundado y registrado las sociedades en Canarias. Los extranjeros (sociedades, con mejor expresión) eran de gran influencia: Elder Dempster, Hamilton, W. Sons y Cía., Elder Fiffe, Grand Canary Coaling, A. Williams, Enrique Wolfson, Hijos de Félix Claverie y S. Lavadeze, Hardisson, Miller y Lyon Trading, entre otras.

habilitados y 99 a distintas poblaciones del interior. La constitución profesional de la asociación al acudir al concurso era:

— 277 comerciantes e industriales.

— 176 propietarios, de los que 45 lo eran por la contribución urbana.

La Dirección General de lo Contencioso, en 1904, desestima las denuncias de Gómez. Pero a instancia de la Administración General del Estado se entabla pleito contencioso-administrativo en el Tribunal Supremo para que se declare nulo el contrato de arrendamiento, revocándose el real decreto de 2 de julio de 1902 sobre la adjudicación. El Tribunal dice que no ha lugar a la demanda¹⁷³.

Se ve, pues, las dificultades que se presentaron para la administración autónoma de los puertos francos, en una enconada lucha por dominarlos. No es extraño que cumplidos los cinco años concertados con la Asociación Provincial¹⁷⁴ se volviese a hacer cargo de los arbitrios el Estado, lo que ocurrió a partir del 17 de agosto de 1907¹⁷⁵.

Un artículo de la prensa local¹⁷⁶ resume fielmente la situación: «... Se puso en nuestras manos la administración y recaudación de los arbitrios de puertos francos. El Estado se conformó con un millón de pesetas. Viose luego que se ingresaban de siete a ocho millones.

Casi, casi, puede asegurarse que si el país hubiera respondido a la confianza que depositó en él el Gobierno, ésta sería la hora en que estuviéramos pagando aquel canon. Es incalculable todo el bien que el Archipiélago, especialmente las dos islas de más recaudación, Gran Canaria y Tenerife, pudieron haber obtenido de aquella especie de autonomía financiera...

... El Gobierno, con aplausos de la opinión general, se incautó de la administración y recaudación de los arbitrios. Su providencia es como una sentencia firme, declarando nuestra prodigalidad y, en su consecuencia, sometiéndonos a su tutela.

La Arrendataria no tuvo alientos para interesar la prórroga, o si la interesó, se vio defraudada entre la rechifla de todo el país. Se nos quitó un peso de encima...»

1.3. Modificaciones posteriores al real decreto de 26 de marzo de 1900

1.3.1. Tarifas

El artículo 3 del real decreto de 6 de marzo de 1900 tan sólo limitaba el máximo de los arbitrios a cobrarse en los puertos fran-

¹⁷³ Real orden de 29 de julio de 1907, que además daba instrucciones para el funcionamiento a partir del 17 de agosto.

¹⁷⁴ Legajo 5.875, sección Hacienda: Archivo Histórico Nacional.

¹⁷⁵ Cláusula 2 de la escritura de 16 de agosto de 1902.

¹⁷⁶ *La Provincia*, 23 de octubre de 1912.

cos. Estos arbitrios no habían de exceder en ningún caso de las que gravasen la introducción, fabricación y consumo de las mismas mercancías en la Península.

Por el real decreto de 20 de marzo de 1900 se establecían las tarifas en el siguiente orden y hasta que se hiciese cargo de la recaudación la correspondiente compañía arrendataria:

Alcoholes y aguardientes simples	160 ptas/Hl.
Licores, cognac y demás aguardientes compuestos	260 ptas/Hl.
Azúcar, glucosa	85 ptas/100 Kg.
Bacalao	24 ptas/100 Kg.
Tabaco desde 0,54 a 2,17 ptas/Kg. según tipo	

En el mismo real decreto se invitaba a la D. P. a que se decidiera sobre la fijación del arbitrio transitorio sobre cereales y harinas extranjeros, para liquidar el déficit de la provincia. Asimismo limitaba estos arbitrios transitorios hasta el nivel de los de la Península, lo que desarrollaba al real decreto de 6 de marzo de 1900.

Estas tarifas no gustaron en Canarias y fueron protestadas¹⁷⁷.

La arrendataria fijó unas nuevas tarifas que autorizó el Gobierno¹⁷⁸ y que eran, entre otras:

Alcoholes	100 ptas/Hl.
Licores, cognac y demás	150 ptas/Hl.
Azúcar	70 ptas/100 Kg.
Bacalao	14 ptas/100 Kg.
Tabaco	Se mantiene lo fijado en R.D. 20/3/1900

Como se puede observar se bajaban las tarifas de varios productos principales: alcoholes, licores y azúcar, y se mantenían otros: bacalao, tabaco.

El movimiento de los topes puestos por el Gobierno llama a la reflexión sobre su razón y consecuencia:

1. La baja en algunos productos facilita la importación de éstos. A la arrendataria lo que le interesa es el cobro de arbitrios, aunque con ello perjudique la venta de los productos fabricados en Canarias. A la vista de los arbitrios solicitados por la arrendataria los artículos que le interesa facilitar son alcoholes, licores y azúcar.

Se abre un mecanismo de parcial libre competencia con la producción canaria¹⁷⁹.

¹⁷⁷ *Diario de Las Palmas*, 13 de julio de 1900.

¹⁷⁸ *El Comercio* de 10 de julio de 1900 cuestionaba la facultad de la arrendataria para modificar las tarifas, diciendo que el Gobierno no había podido arrendar otra cosa que la recaudación de los arbitrios. Lo cierto es que la arrendataria proponía y el Gobierno autorizaba (como en este caso), o no, las modificaciones propuestas.

¹⁷⁹ *Diario de Las Palmas*, 13 de julio de 1900: «... expresamos nuestra opinión relativa a que las tarifas de ciertos artículos debían bajarse en tanto en cuanto no peligrara algunos de los ramos de la industria canaria íntimamente liga-

2. Consecuencia es que los fabricantes canarios se sientan perjudicados por este mecanismo e intenten de alguna manera negociar o entorpecer las decisiones de la arrendataria como veremos al tratar, especialmente, el azúcar.

Una nueva etapa sobre los arbitrios de los puertos francos se abre tras la aprobación de la Ley de Cabildos de 11 de julio de 1912. En la sesión extraordinaria del 18 de agosto de 1913, del Cabildo Insular de Gran Canaria, se acordó¹⁸⁰:

1. Solicitar el establecimiento de un arbitrio del 1 por 100 sobre los artículos que se importen y exporten.

2. Solicitar que del arbitrio del 1 por 100 se exceptúen los siguientes artículos procedentes de otras islas del Archipiélago: equipajes de pasajeros, primeras materias para industrias aquí establecidas cuyos artículos de fabricación se destinen exclusivamente a la exportación; carbones de transbordo, arroz, aceite de oliva, trigo, harina de trigo, sardinas saladas o en barril, jabón común, dátiles, velas y el pescado salado o salpreso que se importe procedente de las pesquerías canario-africanas en buques de la matrícula de estas islas.

3. Que el expresado arbitrio del 1 por 100 se cobre *ad valorem*.

4. Solicitar del Estado que se eleve al doble el gravamen en la tarifa sobre la introducción de alcoholes, aguardientes y licores, sea cualquiera su procedencia, sin excluir el que venga de cabotaje, cediendo a la Hacienda del Cabildo, del importe del aumento, 25 céntimos de pesetas por litro y quedando el resto a beneficio del Tesoro para sustituir la desgravación de otros artículos.

5. Solicitar, también, la desgravación del café y el cacao cualquiera sea su procedencia.

En sesión anterior del 13 de agosto de 1913, ya el Cabildo de Gran Canaria había acordado solicitar la desgravación absoluta de los derechos que gravaban la introducción del azúcar en las Islas, a fin de hacer accesible este artículo, que podía considerarse de primera necesidad, a todos aquellos que, por su escasez o falta de recursos, se veían privados de adquirirlo. El precio del azúcar se había elevado en forma tan exorbitada, que lo ponían fuera del alcance de la mayoría de los habitantes, al igual que ocurría con el café y el cacao. A su vez el Cabildo de La Palma¹⁸¹ solicita la reducción de los arbitrios sobre el azúcar en un 50 por 100. Dos Cabildos hacen, pues, solicitudes coincidentes en el tema, pero no en las cantidades a reducir.

A la imposición del arbitrio prestaron su conformidad todos los ayuntamientos (excepto uno), puesto que de esta forma no había

dos a la agricultura, y decimos íntimamente ligados porque entendemos que los industriales azucareros están en el ineludible deber de proteger a la agricultura, sin lo cual aquella industria no podría subsistir».

¹⁸⁰ *Boletín Oficial de Canarias*, 22 de septiembre de 1913.

¹⁸¹ Instancia al ministro de Hacienda de 20 de septiembre de 1913.

de acudirse al repartimiento entre los presupuestos de los ayuntamientos para completar los escasos ingresos del Cabildo ¹⁸².

La aprobación de este arbitrio lleva a una nueva situación en los puertos francos, aumentándose con una nueva figura —por su destino—, la importación y exportación de mercancías.

Como se ve, la original idea de puertos francos, a través de los nuevos entes, va alejándose de su concepto original y acercándose más a un puro arancel, tomando las recaudaciones un destino específico a las instituciones insulares.

También esta nueva medida levanta polémicas. Entre las protestas está la de los consignatarios de vapores y almacenistas de carbón mineral, que alegan que aumentando con el gravamen el precio del carbón, los vapores que lo venían tomando en Las Palmas se irían a cualquiera otro puerto de los extranjeros más cercanos, donde lo adquirirían más barato. El Gobierno atiende estas consideraciones, exceptuando del arbitrio el carbón mineral que se importe o exporte. Tras los oportunos escarceos administrativos, las tarifas de 1915 eran las que se indican en el cuadro 14, confeccionado con objeto de poder seguir su evolución. Del examen del cuadro se observa:

1. Las tarifas de alcoholes y aguardientes simples se mantienen por debajo de 1900, aun cuando se les añade un impuesto especial de 25 ptas./Hl., para el Cabildo, atendiendo la petición de éstos ¹⁸³.
2. Los licores quedan por debajo de lo establecido en el real decreto de 20 de marzo de 1900 y por encima de lo aprobado a la arrendataria, al incluir las 25 pesetas de Cabildos.
3. Se separan los arbitrios del azúcar y la glucosa, no atendándose la demanda de los Cabildos.
4. El arbitrio mínimo sobre el tabaco se eleva de 0,54 a 0,82 pesetas.

La petición del Cabildo de Gran Canaria, en la sesión de 18 de agosto de 1913, se ve plasmada en el posterior reglamento de 31 de enero de 1916 y se añaden como artículos exceptuados a la petición de 1913: equipajes de pasajeros, carbón mineral y el metálico.

La escalada sobre el arbitrio de los puertos francos no había hecho más que comenzar. El Cabildo de Tenerife, que fue autorizado, por real orden del Ministerio de Gobernación de 14 de febrero de 1914 y 31 de mayo de 1915, para establecer el arbitrio sobre

¹⁸² Eran de 19.760,75 pesetas, procedentes de los establecimientos benéficos.

¹⁸³ Por real orden de 22 de noviembre de 1916, la tributación del alcohol es de 20 ptas./Hl. para el que se importe y de 10 ptas./Hl. para el que se fabrique en las Islas. Anteriormente, el Cabildo de Tenerife (sesión de 17 de enero de 1916) ofició a los Cabildos de Gran Canaria y Tenerife, para ponerse de acuerdo sobre una tributación única sobre este arbitrio. Realmente, la desconexión entre Cabildos era evidente: por real orden de 20 de septiembre de 1915 se autorizó al Cabildo de Lanzarote a recaudar el 0,5 por 100 sobre los artículos importados y exportados.

la importación y exportación de mercancías, solicitó en 1918 la elevación del arbitrio al 2 por 100. A esta petición se oponen las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación, fundándose en la enorme carestía de la vida, que se agudizaría aún más de concederse la autorización del 2 por 100. A su vez cuestiona la legalidad de los anteriores arbitrios. De real orden de 18 de mayo de 1918 se desestima el recurso de las Cámaras y se aprueba el nuevo arbitrio, para paliar la indigencia económica del Cabildo de Tenerife.

El Cabildo de Gran Canaria fue más allá. En 1918, también, proyectó elevar los arbitrios desde el 1 al 5 por 100. Los comerciantes de Las Palmas se oponen enérgicamente¹⁸⁴ y vuelve a poner en entredicho la primitiva variación de los arbitrios por los Cabildos. Las conclusiones a que se llega en el Círculo Mercantil son:

- a) Que el arbitrio significa la supresión de los puertos francos.
- b) Que la mayoría de los artículos de importación, en particular los que afectaban al negocio de frutos y los materiales de construcción resultarían más gravados que con el régimen aduanero, en vigor, en aquel momento, en la Península¹⁸⁵.
- c) Que la tarifa *ad valorem* sólo se admitía en Marruecos, como norma general.
- d) Que se retirarían las casas comerciales que se habían establecido al amparo de los puertos francos.
- e) Que la agricultura tendría un grave quebranto a causa de la subida de los abonos.
- f) Que habría que abandonar la esperanza de la implantación de industrias.

La esencia del puerto franco fue, pues, alterada por el arbitrio de Cabildos y por alguna que otra medida intervencionista que en cuanto tal incidía sobre la base de libertad de comercio, que dominaba desde la ley de 11 de julio de 1852. En tal sentido hay que entender la real orden de 20 de diciembre de 1921, en la que en atención a que a las mercancías procedentes de Canarias se aplicaba en Francia los derechos más elevados del arancel y no siendo factible imponer derechos de importación a las mercancías francesas en Canarias, quedaba prohibida la importación de estas mercancías francesas o de sus colonias, salvo aquellos casos en que el Gobierno estimase conveniente conceder permisos especiales de importación.

¹⁸⁴ Extractos de las actas del Círculo Mercantil de Las Palmas, sesión de 1/4/1918.

¹⁸⁵ Salían más caros en Canarias: Cementos, paja de empaque, huata, madera, aserrín, sulfato amónico, nitrato, cal, caparrosa y carbón vegetal, entre otros. El maíz pagaría lo mismo con el arbitrio que con el arancel.

CUADRO 14
TARIFAS DE PUERTOS FRANCOS

	Real decreto 20 marzo 1900	Arbitrios fijados por arrendataria en 1900	Arbitrios en 1915	Unidad
Alcoholes	160	100	62,50 + 25 ¹	Pta/Hl.
Aguardientes simples.	160	100	32,50 + 25 ¹	Pta/Hl.
Licores, cognac y de- más aguardiente. ...	260	150	150 + 25 ¹	Pta/100 Kg.
Azúcar	85	70	70	Pta/100 Kg.
Glucosa... ..	85	70	85	Pta/100 Kg.
Bacalao	24	24	24	Pta/100 Kg.
Tabaco	0,50 a 2,17	0,50 a 2,17	0,82 a 2,17	Pta/Kg.

¹ Impuesto especial de 25 ptas/Hl.

1.3.2. Harinas y cereales

En el real decreto de 6 de marzo de 1900 (art. 11) se autorizaba a la D. P. de Canarias para proponer al Gobierno con exclusiva aplicación el déficit anterior de los puertos francos y por sólo el tiempo que fuese necesario, la imposición de un arbitrio transitorio sobre los cereales y harinas extranjeros importados.

Por el real decreto de 22 de mayo de 1900 se daba conformidad a una propuesta de la Diputación a las tarifas del arbitrio, en pesetas por cada 100 kilogramos.

Trigo	8
Harina de trigo	13,20
Mijo	3,20
Harina de mijo	4,80
Avena y centeno	2,60
Cebada y maíz	4,40
Harina de avena, de centeno y cebada o maíz	7,15

La recaudación la hacía la compañía arrendataria con la intervención de la Diputación ¹⁸⁶. A 31 de octubre de 1900 se habían recaudado con este arbitrio 318.577 pesetas, quedando para liquidar el déficit: 88.674 pesetas. Desde ese momento comienza una nueva lucha entre librecambistas y proteccionistas en virtud de seguir gravando las harinas y cereales extranjeros a su entrada en Canarias ¹⁸⁷.

¹⁸⁶ Lo que motivó airada reacción de *El Comercio* (13 de junio de 1900), que veía en esta medida una humillación para la Diputación.

¹⁸⁷ El *Diario de Las Palmas*, el 20 de noviembre de 1900, plantea el tema, y el 21 de noviembre de 1900 se declara firme proteccionista, reduciendo —eso sí—

La Diputación, en sesión de 13 de diciembre de 1900, acordó reclamar al Gobierno, para que cesara dicho gravamen, pero... que para pagar otro crédito que tenía la Diputación con el Estado, por archivos, bibliotecas, etc., se gravara las harinas y cereales extranjeros de nuevo, con las siguientes tarifas, en pesetas cada 100 kilogramos.

Trigo	4,85
Su harina	9,00
Mijo	2,25
Su harina	3,25
Avena y centeno	2,25
Cebada	3,40
Maíz	2,85
Sus harinas	4,00

Hubo divisiones dentro de la Diputación, sólo en el sentido de elevar las tarifas de la harina de trigo, en base a que las harinas de trigo, aparte de perjudicar a la industria canaria, no tenían calidad.

La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas solicita, asimismo, que se gravaran estos artículos para proteger la producción canaria e introduce una nueva figura: la tarifa móvil, en virtud de las oscilaciones de las cosechas canarias¹⁸⁸.

La Cámara Agrícola se declara, asimismo, partidaria del proteccionismo, dedicando el producto del gravamen al fomento de la agricultura y la educación¹⁸⁹.

La cuestión quedó zanjada por el real decreto de 22 de enero de 1901, en forma rotunda, imponiendo el que cesara el impuesto transitorio sobre estos artículos¹⁹⁰.

Con los nuevos arbitrios de los Cabildos, los cereales y harinas quedan sometidos al gravamen general.

La real orden de 26 de diciembre de 1926 determinó que mientras la producción nacional fuese superior a sus necesidades, las Canarias debían, como las demás provincias españolas, compartir el sacrificio de consumir artículos nacionales, aunque fueran a precios superiores, quedando incluidas, por tanto, en el régimen de prohibición de importar trigos y harinas extranjeras.

Por la real orden de 16 de marzo de 1927, se reconocía una fiso-

el gravamen a niveles que no perjudicara la producción canaria. *El Comercio*, 12 de diciembre de 1900, se declara partidario de la libre introducción.

¹⁸⁸ *El Comercio* de 26 de diciembre de 1900 ataca la tarifa móvil, tratándola de «desacreditada», «fósil»: La compara al sufragio universal científico de Sagasta.

Por otra parte no era la primera vez que se trataba de la tarifa móvil. En la sesión de la Diputación Provincial de 18 de abril de 1900, el diputado señor Llerena la defiende, pero la comisión encargada de fijar la tarifa desecha cualquier tipo de tarifa móvil (contestación del señor Romero Quevedo).

¹⁸⁹ *Diario de Las Palmas* de 27 de diciembre de 1900.

¹⁹⁰ «Artículo 1. Cesará de exigirse en Canarias el impuesto transitorio sobre la introducción de harinas y cereales creadas por el real decreto de 22 de mayo del año próximo pasado.»

nomía propia al mercado canario en virtud de su régimen especial arancelario y de su situación geográfica y se disponía:

1. Que se autorizara la concesión de permisos para importación de trigos y harinas extranjeras en Canarias, mientras que por la Dirección General de Abastos no se declarara la necesidad de que la provincia de Canarias acudiera a surtirse totalmente de trigos y harinas en el mercado nacional como consecuencia de la superproducción del mismo.

2. Que para evitar la formación de especiales «stocks» de trigos y harinas que pudieran tender a burlar la obligación de surtirse en caso de necesidad en la Península, se atemperara la concesión de permisos de importación a los cupos normales de consumo trimestral de las islas, tomando como base la total importación del año anterior, de la que resultaba que trimestralmente correspondía a Tenerife, Palma, Hierro y Gomera 20.000 quintales de harina y 10.500 de trigo, y a Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura, 22.000 quintales de harina y 6.000 de trigo.

Como quiera que el régimen de cupos trimestrales tomado como base no estabilizaba la situación del mercado, debido a que las necesidades del consumo no eran matemáticamente iguales en los diferentes períodos, y dado que por pertinaz sequía se habían perdido las cosechas de trigo de algunas islas, se dictó la real orden de 13 de mayo de 1927, en la que conservándose el espíritu de la real orden de 16 de marzo se disponía que se podía realizar importación de trigos y harinas extranjeros con las debidas autorizaciones.

1.3.3. Azúcar

El azúcar era artículo sometido a gravamen en el real decreto de 6 de marzo de 1900 y también estuvo sometida a vaivenes del librecambio e intervencionismo, habida cuenta de las distintas fábricas que en 1900 existían en Canarias: San Pedro (Arucas), Santa María de Guía, Santa Clara y otros trapiches, en Gran Canaria. Daute, en Tenerife; y San José y nueve trapiches más, en La Palma.

El ala proteccionista estaba representada por los propios fabricantes de azúcar, que llegaron a un acuerdo¹⁹¹ con la arrendataria de los puertos francos, ofreciéndole 450.000 pesetas para mantener alto el arbitrio¹⁹², mientras ésta solicitaba, posteriormente, el pago de un impuesto interior encubierto de 15 ptas./saco de azúcar, para poder seguir protegiendo el azúcar canario y cubrir —en parte— el enorme canon de dos millones de pesetas a que se había comprometido¹⁹³.

¹⁹¹ *El Comercio*, 29 de agosto de 1900.

¹⁹² La fábrica de San Pedro de Arucas, la de mayor producción de Canarias (9.500 sacos anuales), era de los ricos propietarios Gourié y Madam.

¹⁹³ *El Comercio* de 24 de enero de 1901 acusa a la fábrica de San Pedro de constituir un monopolio del azúcar canario.

El Cabildo de La Palma dirige escrito¹⁹⁴ al Ministerio de Hacienda interesando que se reduzcan el 50 por 100 los derechos con que se hallaba gravado el azúcar que se importaba en Canarias por considerarlo de primera necesidad.

Igualmente el Cabildo de Gran Canaria, en sesión de 13 de agosto de 1913, solicita la desgravación absoluta de los derechos que gravaban la introducción del azúcar cualquiera fuese su procedencia.

Por real orden de 11 de septiembre de 1914 se dispuso que: «en atención a las anomalías del tráfico y en tanto éstas subsistan y se estime oportuno, se rebaje a 25 pesetas el arbitrio en las islas Canarias del azúcar de producción peninsular que se conduzca a aquéllas en buques nacionales...»¹⁹⁵.

La real orden recogía las peticiones del Cabildo Insular de Tenerife, Cámara de Comercio y Ayuntamiento de Santa Cruz y Sociedad Nueva Aurora de Las Palmas.

Como se ve recoge —en parte— las primitivas instancias de los Cabildos de La Palma y Gran Canaria, limitando sus peticiones a la desgravación en el azúcar peninsular, conducido en buques nacionales.

Posteriormente, a Canarias se le da opción a un tratamiento similar a la Península, con motivo de la rebaja que se hace de los derechos de importación de los azúcares extranjeros en la Península a 35 pesetas los 100 kilogramos.

La reacción canaria a partir de 1913 se debe a la decadencia de la producción del azúcar en las islas, pasándose a un proceso de liberación de las importaciones, una vez demostrado prácticamente que el proteccionismo de este artículo no sirvió para el desarrollo de esta industria insular.

1.3.4. *Alcoholes*

El real decreto de 6 de marzo de 1900 también establecía un margen proteccionista para los alcoholes importados. Sin embargo, la posición de los intereses canarios en virtud de la propia naturaleza del bien, se distancia de la mantenida con el azúcar, a pesar de la relación existente entre ambas producciones. Así los Cabildos de La Palma y Gran Canaria solicitan en 1913 al Ministerio de Hacienda que se elevase al doble el gravamen establecido en la tarifa sobre la introducción de alcoholes, aguardientes y licores, fuese cualquiera su procedencia, sin excluir el de cabotaje, y que se cediera a los Cabildos 25 céntimos por litro, cediendo el resto al Tesoro para compensar la desgravación propuesta para el azúcar.

En 1915 los alcoholes pagaban derechos de 62,50 pesetas por hectolitro y los licores, coñac y demás aguardientes compuestos,

¹⁹⁴ De fecha 20 de septiembre de 1913.

¹⁹⁵ 25 pesetas los 100 kilogramos era el impuesto interior en la Península del azúcar en ella producido y consumido.

150 pesetas. añadiéndose, además, 25 pesetas por hectolitro a los aguardientes, alcoholes, licores y vinos cuya graduación excediera de 15 grados.

Por real orden de 22 de noviembre de 1916 se concede al Cabildo de Gran Canaria una cuota de 20 pesetas por hectolitro de los alcoholes que se importaron en Gran Canaria y 10 pesetas por hectolitro para los fabricados en la isla.

1.3.5. Otras incidencias

En algunos momentos el espíritu de los puertos francos se vio alterado por leyes posteriores. Tal ocurrió en 1913 con la introducción de un cargamento de 6.500 kilogramos de pescado introducido en Las Palmas por la balandra francesa *Chancy* procedente de Port-Etienne. Se trataba de pescado con cabeza y vértebras, abierto, salado, imperfectamente seco y ligeramente prensado. La administración del puerto franco estimó que procedía la imposición de derechos de entrada, aplicando el criterio de adeudo sentado en las aduanas de la Península para los aforos de pescado similares al bacalao. Los propietarios recurrieron en alzada, alegando que en la tarifa de puertos francos sólo se gravaban con derechos el bacalao y el pez palo. Que el pescado introducido no podía en modo alguno calificarse como bacalao, que para estimarlo como tal, aun por asimilación había de someterlo a operaciones complementarias a realizar en las fábricas de Las Palmas y, que en consecuencia, como pescado salpresado que era, debía importarse libre de todo derecho.

La Dirección General de Aduanas hace un planteamiento que afectaba a la integridad de la Ley de Puertos Francos, entendiéndose que la ley de 14 de junio de 1909, de Comunicaciones y Pesca Marítima, como posterior que era a la de Puertos Francos, *la modificó*, lo mismo que modificó los aranceles y las ordenanzas de aduanas en la parte que se oponían a los nuevos preceptos. La Dirección General de Aduanas reconocía que no se trataba de bacalao, sino de pescado salpresado. Reconocía, asimismo, que el asunto era de suma trascendencia y que había de sentar precedente para el futuro. Resolvió:

1. Que el pescado objeto del expediente debía satisfacer los derechos señalados en la partida 615 del arancel.
2. Que sólo se aplicaran los privilegios y franquicias al pescado cogido en mares libres, altura y gran altura por los buques españoles, tripulados en la forma en que dispusiera el Ministerio de Marina.

Pero lo más importante en este tema es el camino abierto a la posible modificación de los puertos francos, por leyes posteriores, que llevaba a la existencia de un peligro de erosión, más rápida o más lenta, en la estructura primitiva de los puertos francos.

También enriquece la situación de los puertos francos la real orden de 13 de marzo de 1915, sobre la exportación de carburo cálcico desde Gerona, a la que la Administración de Propiedades e Impuestos de aquella ciudad consideró que no estaba sometido al impuesto lo exportado al extranjero, pero sí el enviado a Canarias por formar parte del Reino de España, declarando que: «aunque no se cite en ninguna ley fiscal que estén sujetos a dicho impuesto, tampoco cita a cada una de las demás poblaciones de España».

La citada real orden declaró que el carburo cálcico exportado a Canarias estaba en la misma situación que el exportado al extranjero, con lo que no procedía el pago del impuesto en las islas.

En la misma línea homogénea se situó la real orden de 22 de diciembre de 1916, por la que se prohíbe la exportación desde la Península al extranjero y Canarias: aves de corral, caza de todas clases, carnes ahumadas y curadas, jamones y carnes saladas, tocino y manteca de cerdo, arroz, trigo, harina de todas clases, garbanzos, judías secas, lentejas, las demás legumbres secas, patatas, azúcar común, embutidos, huevos, ganado vacuno, lanar, cabrío y de cerdo, cebada, avena, habas secas, algarrobas o garrofas, salvado, alfalfa, heno y carbón vegetal.

Aunque la prohibición es temporal, la propia real orden deja bien claro que la prohibición afecta a Canarias, en cuanto las mercancías puedan ser reexportadas al extranjero, falseando de este modo el fin primordial que ha inspirado la concesión de que se trata.

Otras medidas son proteccionistas para la producción canaria. De esta forma se atiende por real orden de 14 de noviembre de 1919 al Consejo Provincial de Agricultura y Ganadería de Canarias, permitiendo sólo la exportación de Canarias, desde marzo a junio de 1920, de una cantidad de patatas de variedad inglesa hasta una cantidad igual al duplo de las que se importaran desde el 1 de noviembre de 1919 a marzo de 1920. Con ello se pretendía asegurar el abastecimiento de las islas.

Como quiera que la industria de bordados y calados a mano sobre tejidos de algodón, seda, hilo o sus mezclas, características de Canarias, pasaba por una situación muy crítica, debido al mayor favor que los productos similares procedentes de Puerto Rico y Filipinas encontraban a su importación en Estados Unidos, cuyo mercado resultaba imposible para los bordados y calados canarios. Se solicitó que se abriera a estos productos el mercado nacional, a lo que se oponía el vigente régimen aduanero, que sin excepción consideraba como de procedencia extranjera los productos industriales de Canarias. Por real orden de 25 de junio de 1927 se autorizaba la libre entrada en la Península, sin pago de derechos, a los tejidos nacionales de algodón, seda, hilo y sus mezclas, que se devolviesen desde Canarias después de haber sido bordados y calados en las islas.

1.4. Aspecto cuantitativo de los puertos francos

En el cuadro 15 se muestran las recaudaciones de los puertos francos desde 1901 a 1927. Se observan recaudaciones dispares que siguen la línea marcada por la propia administración de las tarifas. En 1902 hay una evidente baja en los ingresos (rescisión del contrato con la primera arrendataria), desde 1902 a 1907 hay también bajos ingresos, excepto en 1906. A partir de 1908 van aumentando las recaudaciones hasta que en 1915, 1916, 1917 y 1918 se atraviesa otro bache recaudatorio, con la anomalía de la primera guerra mundial. A partir de entonces, los ingresos aumentan en forma continua.

CUADRO 15
ARBITRIOS DE LOS PUERTOS FRANCOS
(Recaudaciones)

	Arbitrios
1901	2.088.192
1902	1.155.675
1903	1.004.872
1904	1.005.150
1905	2.003.358
1906	3.259.688
1907	1.958.571
1908	1.869.384
1909	2.395.128
1910	2.481.366
1911	3.235.618
1912	3.251.002
1913	3.778.665
1914	3.565.488
1915	2.759.288
1916	2.278.548
1917	2.020.767
1918	1.429.083
1919	3.362.896
1920	3.644.327
1921	5.043.724
1922	6.870.907
1923	5.879.367
1924	6.500.462
1925	8.320.000
1926 (2S)	4.752.000
1927	9.511.000

Fuentes: Cuentas de Estado Español, Anuarios Estadísticos, Anuarios Estadísticos de España y Prensa Regional (elaboración propia).

2. INGRESOS DESDE 1901 A 1927

2.1. Impuestos indirectos

2.1.1. Contribución de inmuebles, cultivo y ganadería

a) Cifras totales de Canarias:

En el cuadro 16 se recogen las cifras de la cuota del Tesoro de este impuesto desde 1901 a 1927.

Conclusiones

Cuadro 16:

1. Se observa la disminución progresiva de este impuesto (iniciada en 1985-86) hasta 1923-24, ejercicio en el que vuelve a experimentar aumentos progresivos.

2. La relación ptas./Has. continúa siendo en Canarias más baja que en la media de España.

Cuadro 17¹⁹⁶:

1. Continúa siendo la isla de Tenerife la que paga más por esta contribución, por delante de Gran Canaria, La Palma, Lanzarote, Fuerteventura, Gomera, Hierro.

2. Las cuotas conjuntas de Gran Canaria y Tenerife siguen estando situadas alrededor del 80 por 100 del total.

2.1.2. Contribución urbana

En el cuadro 18 se señala la cuota del Tesoro desde 1901 a 1927.

a) El aumento es progresivo y lento hasta 1919, a partir de este momento sufre un fuerte incremento.

b) Por islas se obtiene:

	Gran Canaria	Tenerife
1901	216.928	237.746
1905	227.132	255.873
1910	255.732	288.364
1915	274.180	294.226
1920	545.861	310.162
1922	576.486	317.457

¹⁹⁶ Datos del B. O. C., sólo cuota del Tesoro, sin recargos.

CUADRO 16
CONTRIBUCION DE INMUEBLES, CULTIVO Y GANADERIA ¹⁹⁷
(Pesetas)

AÑO	CANARIAS		ESPAÑA		Base imponi- ble para Canarias
	Cuota	Ptas./Ha.	Cuota	Ptas./Ha.	
1901	1.360.387	1,86	114.066.077	2,36	6.879.093
1902	1.357.440	—	—	—	—
1903	1.352.049	—	—	—	—
1904	1.353.314	—	—	—	—
1905	1.352.475	1,85	113.931.895	2,34	6.884.855
1906	1.350.858	—	—	—	—
1907	1.350.910	—	—	—	—
1908	1.332.842	—	—	—	—
1909	1.329.788	—	—	—	—
1910	1.271.178	1,74	123.718.828	2,55	6.901.647
1911	1.317.331	—	—	—	—
1912	1.299.564	—	—	—	—
1913	1.294.403	—	—	—	—
1914	1.294.420	—	—	—	—
1915	1.294.943	1,77	124.425.000	2,56	6.910.338
1916	1.294.172	—	—	—	—
1917	1.293.688	—	—	—	—
1918 (18 meses).	1.941.111	—	—	—	—
1919-20	1.293.165	—	—	—	—
1920-21	1.294.687	1,77	129.020.000	2,65	6.915.784
1921-22	1.295.256	—	—	—	—
1922-23	1.298.112	—	—	—	—
1923-24	1.630.487	2,23	—	—	8.658.082
1924-25	1.772.250	—	—	—	—
1925-26	1.817.704	—	—	—	—
1926 (2S)	908.852	—	—	—	—
1927	2.111.731	2,89	—	—	—
	37.863.117	—	—	—	—

CUADRO 17
REPARTO INSULAR DE LA CONTRIBUCION DE INMUEBLES, CULTIVO
Y GANADERIA

AÑO	Gran Canaria	Lanza- rote	Fuerte- ventura	Tene- rife	La Palma	Gomera	Hierro
1900	513.272	89.632	49.977	530.316	115.717	43.504	19.675
1905	509.725	89.020	49.759	527.619	114.942	43.202	19.539
1910	498.640	87.295	48.887	516.446	112.506	42.294	19.107
1915	487.130	85.372	47.478	505.432	109.689	41.222	18.620
1920	487.221	85.452	47.450	505.138	109.642	41.182	18.602
1923	612.260	107.397	59.783	636.676	137.672	51.687	23.347

¹⁹⁷ Según Cuentas del Estado español, Boletín Oficial de Canarias, Memorias del Tribunal de Cuentas y Anuarios Estadísticos de España. Elaboración propia.

CUADRO 18
CONTRIBUCION URBANA

1901	508.410
1902	513.138
1903	519.592
1904	526.481
1905	537.131
1906	557.464
1907	565.367
1908	586.735
1909	592.463
1910	599.009
1911	596.447
1912	600.661
1913	604.754
1914	613.269
1195	622.961
1916	624.409
1917	634.340
1918	639.654
1919	647.197
1920	942.297
1921	949.118
1922	991.866
1923	1.162.233
1924	1.215.604
1925	1.260.345
1926 (2S)	613.412
1927	1.322.375
	19.546.732

A partir de 1919 la isla de Gran Canaria paga mayores cuotas que Tenerife, siguiendo: La Palma, Lanzarote, Fuerteventura, Gomera, Hierro.

c) Por ciudades:

	Las Palmas	Santa Cruz
1901	178.326	147.312
1905	187.642	162.845
1910	—	192.583
1915	234.653	202.248
1920	504.981	215.559
1922	503.250	210.576

Se confirma la tendencia de finales del XIX, con cuota mayor para Las Palmas, producto del crecimiento urbano de esta ciudad.

2.1.3. Contribución industrial y de comercio

En el cuadro 19 se recogen los derechos reconocidos y los ingresos de esta contribución desde 1901 a 1927, inclusive. En este período se muestra una progresión ascendente, con cifras que en 1927 llegan a ser superiores siete veces a las de 1901, con variaciones notables: Desde 1912 a 1919 hay una disminución del impuesto con respecto a años anteriores y a partir de entonces hay un ascenso destacadísimo. Este aumento, a partir de 1920, coincide con el experimentado por los ingresos del total nacional¹⁹⁸.

A partir de 1922 se recogen separadamente los derechos e ingresos de Las Palmas (islas de Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote) y Tenerife (Tenerife, La Palma, Gomera, Hierro), lo que nos arroja luz sobre la importancia contributiva de lo que luego (en 1927) serían las dos provincias canarias. Como se ve es mayor la contribución en Las Palmas que en Tenerife, símbolo de una preponderancia industrial y comercial de aquélla, en general.

El cuadro 20 recoge con mayor detalle y por tarifas esta contribución. El total de las cifras tomadas de las estadísticas de la contribución industrial y de comercio, que no coincide con las del cuadro anterior, muestra de la falta de conexión y dificultades con que se movían la recogida y utilización de los datos. En la tarifa 1, la más importante en recaudación en la que entraban los vendedores al por mayor de aceite y jabón, bacalao, azúcares, porcelana, sal, entre otros, bazares, cafés, fondas, vendedores al por menor de quincalla, tejidos, etc., mesones, tabernas, etc. Si bien el número de contribuyentes era mayor en Tenerife, las cifras de contribución eran mayores en Las Palmas.

La tarifa 2 comprendía: contratistas, agentes, almacenistas, comisionistas, consignatarios, tratantes, prestamistas, juegos públicos, industrias de transportes, alquiler de caballerías, lavaderos públicos, etc., toda una amplia gama del sector servicios. Se muestra la estructura de este sector, poco desarrollado.

En el cuadro 21 se recogen las rúbricas más importantes de esta tarifa 2.

La tarifa 3 recoge las pequeñas fábricas de fundición, carpinterías, calderería, productos químicos, curtidos, porcelana, loza, cola, jabón, vinos, licores y otras bebidas, gaseosas, harinas y sémolas, etcétera, industrias en su mayor parte artesanales que muestran un débil sector industrial. En el cuadro 22 se recogen las más importantes de estas industrias, interesantes en cuanto aportan datos del desarrollo social, comercial y urbanístico de las islas. Por ejemplo, los talleres de carpintería y ebanistería aumentan en forma importante a partir de 1920, al igual que las fábricas de porcelanas, loza, cristal, vidrio y otros cerámicos, coincidiendo con el desarrollo urbanístico de las principales ciudades.

¹⁹⁸ Cuentas del Estado español (1980 a 1923-24).

CUADRO 19
CONTRIBUCION INDUSTRIAL Y DE COMERCIO
DERECHOS RECONOCIDOS

AÑO	Las Palmas	Tenerife	TOTAL
1901	—	—	452.317
1902	—	—	459.970
1903	—	—	490.814
1904	—	—	554.940
1905	—	—	583.072
1906	—	—	659.794
1907	—	—	649.735
1908	—	—	705.448
1909	—	—	635.211
1910	—	—	638.281
1911	—	—	668.902
1912	—	—	481.060
1913	—	—	342.533
1914	—	—	643.077
1915	—	—	409.482
1916	—	—	590.686
1917	—	—	535.467
1918	—	—	493.045
1919	—	—	479.803
1920	—	—	1.071.456
1921	—	—	1.534.227
1922	1.037.876	654.410	1.692.286
1923	1.471.520	910.493	2.382.013
1924	1.773.744	1.297.929	3.031.673
1925 (18 meses)	1.656.916	1.282.972	2.939.888
1927	2.412.552	1.414.133	3.826.685

Fuente: Memoria del Tribunal de Cuentas (elaboración propia).

Las fábricas de harinas y sémolas están en regresión hasta 1925, para volver a incrementarse a partir de este lustro.

2.1.4. Utilidades

Es otro ingreso de consideración. Se creó por la ley de 27 de marzo de 1900, recogiendo elementos imponibles de la contribución industrial y sueldos, entre otros.

Gravaba los conceptos siguientes¹⁹⁹:

1. Utilidades que con el concurso del capital se obtenían en recompensa de servicios o trabajos personales.

¹⁹⁹ Cuentas del Estado español: 1890-91 a 1907.

CUADRO 20
CONTRIBUCION INDUSTRIAL Y DE COMERCIO
(Tarifas)

	1		2		3		4		5		TOTAL	
	Núm. contribuyentes	Ptas.	Núm. contribuyentes	Ptas.	Núm. contribuyentes	Ptas.	Núm. contribuyentes	Ptas.	Núm. contribuyentes	Ptas.	Núm. contribuyentes	Ptas.
1905: Canarias	2.107	198.953	888	138.208	462	38.961	718	48.054	666	7.655	4.841	431.831
1910: Canarias	2.334	223.027	894	127.718	469	40.378	819	55.893	734	8.443	5.259	455.459
1915: Las Palmas	1.046	153.385	413	71.630	90	10.733	409	31.527	48	2.332	2.006	269.607
1915: Tenerife	1.278	130.417	406	61.740	232	20.271	470	33.823	741	7.862	3.127	254.113
1920: Las Palmas	1.716	621.838	839	402.036	271	83.581	663	108.184	244	45.824	3.733	1.261.463
1920: Tenerife	1.800	313.654	596	233.385	224	44.449	494	57.533	812	37.415	3.926	686.436
1925: Las Palmas	1.731	827.147	1.015	502.630	387	82.969	689	124.223	198	54.119	4.020	1.581.732
1925: Tenerife	1.923	455.109	754	306.501	323	57.967	376	58.731	492	21.868	3.777	900.076

Datos: Estadística de la Contribución Industrial y de Comercio (elaboración propia).

CUADRO 21
CONTRIBUCION INDUSTRIAL Y DE COMERCIO
(Tarifa 2)

	1905		1910		1915				1920				1825			
	Canarias		Canarias		Las Palmas		Tenerife		Las Palmas		Tenerife		Las Palmas		Tenerife	
	N.º	Ptas.	N.º	Ptas.	N.º	Ptas.	N.º	Ptas.	N.º	Ptas.	N.º	Ptas.	N.º	Ptas.	N.º	Ptas.
Contratistas, subcontratistas asentistas y arrendatarios de servicios públicos	313	28.302	180	10.064	19	1.042	40	2.021	12	2.204	5	709	—	—	1	128
Comisionistas	64	18.597	49	17.755	15	8.875	27	8.280	134	78.480	84	50.939	143	108.509	89	55.522
Consignatarios	28	11.870	34	12.961	21	10.009	20	7.858	28	27.535	17	17.542	15	23.674	20	20.662
Especuladores	19	4.354	29	8.919	17	3.719	12	783	8	1.752	16	5.116	8	1.318	35	8.622
Prestamistas	2	880	1	330	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tratantes	10	3.033	9	3.239	2	538	5	1.450	1	1.008	2	2.016	2	873	1	756
Editores de obras y Empre- sas periodísticas	20	1.020	21	1.494	4	320	8	437	12	2.056	7	677	17	2.784	7	706
Industrias, transportes, alqui- ler de caballerías	306	20.062	491	20.281	278	14.577	229	12.335	430	91.782	341	54.774	685	151.963	510	124.769

CUADRO 22
CONTRIBUCION INDUSTRIAL Y DE COMERCIO
(Tarifa 3)

	1905		1910		1915		1920		1925							
	Canarias		Canarias		Las Palmas		Tenerife		Las Palmas		Tenerife					
	N.º	Ptas.	N.º	Ptas.	N.º	Ptas.	N.º	Ptas.	N.º	Ptas.	N.º	Ptas.				
Talleres mecánicos de carpintería, ebanistería y cortar madera	1	258	5	872	8	1.250	4	239	49	6.004	19	2.192	70	10.075	29	3.014
Talleres de construcción de máquinas de calderería y objetos de metal	5	1.484	13	2.386	7	1.843	3	1.070	6	7.854	13	6.150	4	5.744	11	6.930
Fábricas de porcelana, loza, cristal, vidrio y otros cerámicos	43	1.579	48	2.047	10	1.180	27	1.345	29	8.023	19	1.598	45	12.450	19	1.918
Fábricas de vinos, licores y otras bebidas	133	8.315	109	4.362	0	—	11	216	—	—	15	482	—	—	2	588
Fábricas de harinas y sémolas	215	5.796	214	6.875	45	1.297	146	5.308	114	15.165	105	8.313	197	27.303	81	4.148

2. Intereses, dividendos, beneficios, primas y otros productos del capital invertidos bajo cualquier forma de contrato civil o mercantil.

3. Las utilidades que el trabajo del hombre, junto con el capital, producían en el ejercicio de industrias no gravadas en otra forma y determinadas expresamente por la propia ley.

Los datos relativos a Canarias se pueden ver en el cuadro 23, tomados de las memorias del Tribunal de Cuentas.

De estos datos se observa:

a) El crecimiento progresivo desde 1901 hasta 1919.

b) Aumento del ritmo de crecimiento a partir de 1920.

Esta línea ascendente de ingresos coincide con los ingresos presupuestos nacionales.

En la evolución de estos ingresos se observa:

a) Crecimiento desde 1901 a 1908.

b) Decrecimiento con oscilaciones desde 1909 hasta 1923.

c) Crecimiento desde 1923.

Esta evolución coincide con los ingresos presupuestos nacionales, que alcanzan en los momentos indicados las siguientes cifras:

1901	5.200.000
1907	14.000.000
1908	6.900.000
1909	6.000.000
1922-23	19.339.000

CUADRO 23
UTILIDADES
(Ingresos líquidos)

AÑO		Pesetas
1901	Canarias	262.654
1902	Canarias	289.224
1903	Canarias	387.795
1904	Canarias	410.526
1905	Canarias	460.761
1906	Canarias	405.292
1907	Canarias	390.064
1908	Canarias	447.998
1909	Canarias	472.412
1910	Canarias	541.781
1911	Canarias	491.505
1912	Canarias	606.092
1913	Canarias	671.322
1914	Canarias	763.766
1915	Canarias	774.953
1916	Canarias	812.126
1917	Canarias	878.596
1918	Canarias	863.831

AÑO		Pesetas
1920	Canarias	1.018.545
1921	Las Palmas	707.468
1921	Tenerife	1.032.665
1922	Las Palmas	1.214.062
1922	Tenerife	898.920
1923	Las Palmas	1.034.382
1923	Tenerife	933.080
1924	Las Palmas	1.002.286
1924	Tenerife	980.223
1925	Las Palmas	1.485.900
1925	Tenerife	1.001.134
1927	Las Palmas	2.020.209
1927	Tenerife	1.450.250
1928	Las Palmas	1.697.142
1928	Tenerife	946.375
1929	Las Palmas	2.295.202
1929	Tenerife	1.792.109
1930	Las Palmas	1.774.895
1930	Tenerife	1.574.273

2.1.5. Cédulas personales

Las recaudaciones obtenidas desde 1901 fueron ²⁰⁰:

CEDULAS PERSONALES		Pesetas
AÑO		
1901	...	61.726
1902	...	63.631
1903	...	82.315
1904	...	105.419
1905	...	115.449
1906	...	114.986
1907	...	103.587
1908	...	114.721
1909	...	89.303
1910	...	82.271
1911	...	78.604
1912	...	93.360
1913	...	96.364
1914	...	68.028
1915	...	83.309
1916	...	106.668
1917	...	81.073
1918	...	79.546
1919	...	74.884
1920	...	67.694
1921	...	84.126
1922	...	77.388
1923	...	89.938
1924	...	97.536
1925	...	120.829
1927 (18 meses)	...	217.497

²⁰⁰ Se recurre, como principal fuente de datos, a las *Memorias del Tribunal de Cuentas*.

2.1.6. *Derechos reales y transmisión de bienes*

En el cuadro 24 se recogen los datos sobre este impuesto, que se prolongan hasta 1930 en aras de una información más exhaustiva. Su evolución es ascendente pero lenta hasta 1922, a partir de donde el incremento se hace más progresivo, en la misma tónica que el resto de los impuestos, ya vistos.

CUADRO 24
DERECHOS REALES Y TRANSMISION DE BIENES
(Ingresos líquidos)

A Ñ O	Pesetas
1901	524.499
1902	521.709
1903	506.931
1904	588.520
1905	573.078
1906	615.439
1907	675.369
1908	616.432
1909	620.315
1910	609.462
1911	662.500
1912	653.718
1913	722.162
1914	715.316
1915	671.360
1916	662.321
1917	684.960
1918	676.935
1919	881.498
1920	1.332.839
1921	1.266.155
1922	1.186.199
1923	1.507.668
1924	1.811.582
1925 Las Palmas	1.728.022
1925 Tenerife	1.085.057
1926 (2.º semestre)	1.717.786
1927 Las Palmas	1.242.171
1927 Tenerife	1.235.305
1928 Las Palmas	1.155.221
1928 Tenerife	1.319.158
1929 Las Palmas	1.576.844
1929 Tenerife	1.344.199
1930 Las Palmas	2.224.983
1930 Tenerife	1.527.125

Fuentes: Cuentas Estado Español, Memoria del Tribunal de Cuentas, Anuarios Estadísticos y periódicos (elaboración propia).

2.1.7. *Minas*

Sigue en cifras ínfimas. A continuación se indican varios años y la cifra total desde 1901 a 1927, inclusives:

	Pesetas
1901	88
1915	1.818
1925	2.904

Total de 1901 a 1927: 53.678 pesetas.

2.1.8. *Impuesto sobre grandezas y títulos*

También es de muy corto significado. Los ingresos estimados en el período que nos ocupa son de 35.350 pesetas.

2.1.9. *Carruajes de lujo*

Ingresos estimados en el período de 76.125 pesetas.

2.1.10. *Casinos y círculos de recreo*

Ingresos de 64.535 pesetas.

2.1.11. *Donativos de clero y monjas*

Los ingresos obtenidos en distintos años fueron:

1901	42.128
1905	47.208
1910	42.830
1915	36.959
1920	51.089
1925	24.412

El total del período fue de 1.063.065 pesetas.

2.1.12. *Impuestos de pagos del Estado*

Por la Ley de Presupuestos de 1892 se estableció un impuesto del 1,20 por 100 sobre todos los pagos que se realizaran con cargo

a los créditos consignados en los presupuestos del Estado, de los Cabildos y Ayuntamientos.

Fue refundido en el de sueldos y asignaciones, por la Ley de Presupuestos de 1893, en cuanto afectaba a funcionarios del Estado, Cabildos y Ayuntamientos, pero continuó en vigor, con las excepciones administrativas dichas.

La recaudación por este concepto, en diferentes años, fue:

1901	...	...	...	...	...	26.595
1905	...	...	...	...	...	33.137
1910	...	...	...	...	...	25.376
1915	...	...	...	...	...	46.024
1920	...	...	...	...	...	71.520
1925	...	...	...	...	...	99.416

Total recaudado: 1.439.577 pesetas.

2.2. Impuestos indirectos

2.2.1. Consumos y sal

En el cuadro 25 se indican las cantidades recaudadas entre 1901 y 1927. Se observa una disminución paulatina de la recaudación, acentuada a partir de 1920, coincidiendo con la evolución descendente en los Presupuestos Generales del Estado.

2.2.2. Timbre del Estado

Los ingresos por este concepto (cuadro 25) significan una importante cantidad, que se muestra homogénea hasta 1919, a partir de entonces la subida se hace considerable.

CUADRO 25
CONTRIBUCIONES INDIRECTAS
(Ingresos)

AÑO	Consumos	Timbre del Estado
1901	954.501	970.619
1902	865.709	1.100.909
1903	882.868	1.097.688
1904	1.038.157	1.204.416
1905	953.186	1.129.574
1906	897.302	973.586
1907	946.728	997.029
1908	687.722	951.055
1909	846.353	970.732
1910	857.264	1.021.265
1911	707.395	1.083.156
1912	584.152	1.098.570
1913	622.597	1.099.679
1914	474.853	1.046.179
1915	434.895	993.729
1916	432.535	1.063.157
1917	419.706	996.550
1918	406.059	1.054.205
1919	601.460	1.413.960
1920	367.464	1.939.327
1921	392.513	2.032.204
1922	243.472	2.327.359
1923	180.291	2.599.243
1924	168.460	2.789.354
1925	80.662	3.202.173
1926	—	—
1927	96.345	5.324.173
	15.141.749	40.480.674

2.2.3. Alcoholes

La recaudación estimada por este impuesto desde 1901 a 1927 fue de 10.003.610 pesetas, distribuida en la siguiente forma, para diferentes años:

	Pesetas
1901	71.657
1905	492.893
1916	183.432
1920	171.613
1923	1.077.454
1925	53.644

2.2.4. Resto de impuestos indirectos

En el cuadro 26, donde se especifican la totalidad de los ingresos, se incorporan los impuestos indirectos, de menor entidad, haciéndose la salvedad de que en determinados ejercicios económicos ha sido preciso recurrir a estimaciones, dada la carencia de datos fidedignos que de ellos se tiene.

Como caso de superposición de impuestos a la importación y al consumo interior tiene su interés indicativo lo ocurrido con la cerveza. La Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Santa Cruz solicita que se exceptuara del pago del impuesto sobre con-

CUADRO 26
INGRESOS DE 1901 A 1927
(Miles de pesetas)

	1901 a 1907	1908 a 1917	1918 a 1927	TOTAL
<i>Impuestos directos</i>				
Inmuebles, cul. y ganad. ...	9.477	13.023	15.363	37.863
Urbana	3.727	6.075	9.744	19.546
Industrial y Comercio ...	3.851	5.650	17.451	26.952
Utilidades	2.606	6.461	15.643	24.710
Derechos reales	4.005	6.610	15.071	26.294
Cédulas personales	647	684	909	2.240
Minas	—	—	—	54
Grandezas y títulos	—	—	—	35
Carruajes de lujo	—	—	—	76
Casinos y círculos de recreo	—	—	—	64
Donativos, clero y monjes.	—	—	—	1.063
Derechos reales y transmisión de bienes	—	—	—	—
Pagos del Estado	—	—	—	1.440
				140.337
<i>Impuestos indirectos</i>				
Puertos Francos	12.475	27.635	55.314	95.424
Consumos	6.853	6.067	2.536	15.441
Timbre Estado	7.474	10.324	22.683	40.481
Alcoholes	3.983	2.308	3.713	10.004
Transportes, viajeros y mercancías	401	867	1.573	2.841
Gas, electricidad y carburo.	163	596	1.895	2.654
D. menores	—	—	—	459
Otros	—	—	—	1.467
				168.471
Monopolio y Servicios ...	—	—	—	594
Propiedades y derechos ...	—	—	—	1.755
<i>Total general</i>	—	—	—	311.157

sumo interior de la cerveza, creado por ley de 2 de marzo de 1917. A su vez, un vecino de Santa Cruz pedía que las administraciones de puertos francos suspendieran el cobro del impuesto mencionado a la cerveza nacional que se importara por los mismos. La Dirección General de Aduanas entendió que debiendo satisfacer el impuesto la cerveza que se elaborara en Canarias resultaría injusto que dejase de abonarlo la que se importara en las mismas —nacional o extranjera—, porque establecería una competencia ruinosa para aquellos fabricantes y, considerando que se trataba de un impuesto que gravaba no a la importación o exportación de la cerveza, sino al consumo interior, el solo hecho de percibirse su importe en las administraciones de los puertos francos en el acto de su introducción, no podía reputarse contrario a la ley de 6 de marzo de 1900. Y por real orden de 5 de junio de 1917 se desestimaron las solicitudes presentadas.

2.3. Comentario general sobre los ingresos de 1901 a 1927

En el cuadro 27 se relacionan los ingresos recaudados por la Hacienda estatal en diferentes años. Se señalan las siguientes características:

CUADRO 27
INGRESOS DE 1901 A 1927
(Miles de pesetas)

	1905	1910	1915	1920	1924
<i>Impuestos directos</i>					
Inmuebles, cultivo y ganadería ...	1.352	1.271	1.294	1.295	1.772
Urbana	537	599	622	942	1.215
Industrial	583	638	409	1.071	3.031
Utilidades	460	542	775	1.019	1.982
D. Reales	573	609	671	1.332	1.811
Cédulas personales	115	82	83	68	98
Otros	74	86	95	112	123
Total Impuestos Directos ...	3.694	3.827	3.949	5.839	10.032
<i>Impuestos indirectos</i>					
Puertos Francos	2.003	2.481	2.759	3.644	6.500
Consumos	953	857	435	367	168
Timbre Setado	1.129	1.021	993	1.999	2.789
Alcoholes	493	245	197	172	730
Transportes, viajeros y mercancías	69	76	91	143	163
Gas, electricidad y carburo	17	39	61	132	298
Otros	56	64	71	84	92
Total Impuestos Indirectos ...	4.720	4.783	4.607	6.481	10.740
Total por impuestos	8.414	8.610	8.556	12.320	20.772

2.3.1. *Contribuciones directas*

1. La importancia de cada contribución fue, en tantos por cientos:

	1905	1910	1915	1920	1924
Inmuebles	36	33	33	23	18
Urbana	15	16	16	16	12
Industrial	16	17	10	18	30
Utilidades	12	14	20	17	20
D. Reales y transmisión ...	16	16	17	23	18
C. Personales	3	2	2	1	1
Otros	2	2	2	2	1
	100	100	100	100	100

Se observa la disminución relativa de la contribución de inmuebles, cultivo y ganadería, frente al ascenso —con la baja acusada en 1915²⁰¹— de la industrial, utilidades y derechos reales.

2. Comparando las contribuciones canarias con el total español:

	1905	1910	1915	1920	1924
Inmuebles	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Urbana	0,9	0,9	0,9	1,3	1,1
Industrial	1,3	1,5	1,0	1,3	1,8
Utilidades	0,4	0,5	0,5	0,4	0,5
D. Reales	1,2	1,1	1,0	1,2	1,1
C. Personales	1,3	1,3	1,3	0,9	1,1

a) Se sigue manteniendo la tónica de lo ya visto para 1852 a 1900.

- El índice de inmuebles se mantiene muy estable en el 1,1.
- La contribución industrial es la que sufre mayores oscilaciones, llegando a su más alta proporción de los años muestreados en 1924, que indica un cambio favorable en la industria y comercio a partir de 1920.
- En líneas generales, la totalidad de los impuestos de Canarias son moderados respecto al resto de España, manteniéndose muy próximos al índice 1.

²⁰¹ Debido al impacto de la primera guerra mundial, que este impuesto refleja fielmente.

3. La carga fiscal por contribuciones directas que soportaban los canarios es la siguiente:

	Ptas. por habitante
1905	9,20
1910	8,60
1915	8,75
1920	12,75
1924	20,19

a) A partir de 1905 hay un descenso en carga per capita, para aumentar en 1915, hasta llegar a 20,19 ptas./habitante.

b) Si se compara esta carga con la ya obtenida para 1852 a 1900, se encuentra que las cifras no son homogéneas por incluirse en aquella época los puertos francos entre las contribuciones directas. Homogeneizando las cifras (quitando los puertos francos), obtenemos:

	Ptas. por habitante
1855	4,9
1860	7,8
1870	7,9
1880	8,9
1890	9,13
1900	9,19
1910	8,60
1920	12,75
1924	20,19

La carga por impuestos directos se ha multiplicado por cuatro en 70 años, cifra que hay que tener en cuenta si en un futuro se realizan los pertinentes estudios sobre evolución de precios, de rentas, etc.²⁰².

2.3.2. Contribuciones indirectas

1. Se obtiene al igual que para las directas, una tabla de los tantos por cientos de estas contribuciones:

	1905	1910	1915	1920	1924
Puertos Francos	42	51	60	56	60
Consumos	20	18	9	6	2
Timbre Estado	24	21	22	30	26
Alcoholes	10	5	4	3	6
Transportes	2	2	2	2	2
Gas, etc.	1	1	1	2	3
Otros	1	2	2	1	1
	100	100	100	100	100

²⁰² Datos que, desgraciadamente, aún no han sido elaborados.

- La contribución de mayor importancia es, sin duda, los puertos francos, que ocupa —normalmente— más del 50 por 100 de la totalidad de las contribuciones indirectas.
- A partir de 1910, el impuesto sobre alcoholes se mantiene relativamente estable, al igual que el de transportes.
- La contribución sobre gas, electricidad y carburo aumenta a partir de 1915, acorde con el aumento en la demanda de estos bienes.

2. Comparando las contribuciones indirectas canarias con el total nacional:

	1905	1910	1915	1920	1924
Consumos	1,4	1,6	1,2	1,6	2,1
Tímbr. Estado	1,5	1,3	1,0	1,0	1,1
Alcoholes	3	1,6	1,3	0,6	1,7
Transportes	0,4	0,3	0,3	0,3	0,2
Gas, electricidad	0,4	0,7	0,5	0,8	1,—

- Los valores canarios siguen oscilando alrededor del 1 por 100 del total nacional, mostrando ser moderados respecto a este total.
 - Las oscilaciones mayores corresponden al impuesto sobre alcoholes, recogiendo —en parte— las incidencias de los arbitrios de puertos francos.
3. La carga fiscal por contribuciones indirectas de Canarias es, en ptas./habitantes:

	Con puertos francos	Sin puertos francos
1905	11,7	6,7
1910	9,3	5,1
1915	10	4,0
1920	14,1	6,1
1924	21,6	8,5

- Se repite, al igual que para las contribuciones directas, la disminución a partir de 1905, para aumentar desde 1915.

2.4. *Relación entre contribuciones directas e indirectas*

1. La relación es la siguiente:

	Con puertos francos		Sin puertos francos	
	Directas	Indirectas	Directas	Indirectas
1905	44	56	58	42
1910	44	56	64	36
1915	46	54	68	32
1920	47	53	67	33
1924	48	52	70	30

- Incluyendo los puertos francos, se observa que las indirectas superan a las directas, con disminución a partir de 1910.
- Deduciendo los ingresos por puertos francos, se conserva una estructura muy parecida a la ya estudiada del período de 1852 a 1900, superando las directas a las indirectas.

De las comparaciones de las estructuras de las contribuciones directas e indirectas de Canarias y España, se tiene:

	ESPAÑA		CANARIAS			
	Directas	Indirectas	Con puertos francos		Sin puertos francos	
			Directas	Indirectas	Directas	Indirectas
1905... ..	52	48	44	56	58	42
1910... ..	52	48	44	56	64	36
1915... ..	57	43	46	54	68	32
1920... ..	50	50	47	53	67	33
1924... ..	47	53	48	52	70	30

- Si bien en 1905 la estructura contributiva nacional se parece más a la de Canarias, sin puertos francos, al final, en 1924, el dominio de las contribuciones indirectas nacionales sobre las directas la hace llegar a una identidad con las contribuciones canarias, incluidos los puertos francos.

2.5. Carga fiscal total en Canarias

De la recopilación de los datos ya manejados se obtiene:

	CON PUERTOS FRANCO			SIN PUERTOS FRANCO		
	Directas	Indirectas	Total	Directas	Indirectas	Total
1905... ..	9,2	11,7	20,9	9,2	6,7	15,9
1910... ..	8,6	9,3	17,9	8,6	5,1	13,7
1915... ..	8,75	10,0	18,75	8,75	4,0	12,75
1920... ..	12,75	14,1	26,85	12,75	6,1	18,85
1924... ..	20,19	21,6	41,79	20,79	8,5	28,69

- La carga fiscal de 1905 en Canarias, 20,9 ptas./habitante, está muy ajustada a la que las cuentas del Estado español da para el año 1907, para las Islas, de 20,15 ptas./habitante. Máxime teniendo en cuenta la disminución experimentada por algunos impuestos a partir de 1905.

— Para el total de los años se realiza la siguiente comparación con el total nacional:

	Canarias	España	Relación
1905	20,9	40,05	1,9
1910	17,9	40,10	2,2
1915	18,75	40,00	2,1
1920	26,85	62,92	2,3
1924	41,79	92,99	2,2

— Sigue la tónica del período anterior y la carga fiscal, por contribuciones directas e indirectas, de la media española, es de 1,9 a 2,3 veces superior a la de Canarias. (Recuérdese que de 1952 a 1900 fue de 1,73 a 2,4.)

3. GASTOS

3.1. Gastos corrientes

3.1.1. Estructura de los gastos

En el cuadro 28 se especifican los diferentes gastos ministeriales en los años 1900, 1904, 1911, 1915, 1920, 1924 y 1927.

De este cuadro se sacan interesantes conclusiones:

a) Los gastos de mayor entidad son los de guerra, que de 1900 a 1927 casi se triplican.

En el cuadro 29 se puede seguir la importancia porcentual de estos gastos, que en el período de tiempo considerado pasan de ser el 60 por 100 de total de gastos en 1904, al 41 por 100 en 1927.

CUADRO 29
GASTOS CORRIENTES
(Porcentajes)

	1904	1911	1915	1920	1924	1927
Gracia y Justicia	11	10	10	10	9	9
Guerra	60	51	47	45	45	41
Marina	3	7	7	6	8	12
Gobernación	11	12	16	17	15	15
Instrucción Pública y Bellas Artes	7	7	7	9	9	9
Agricultura, Industria, Comercio y O. Públicas ...	5	10	10	10	12	12
Hacienda	3	3	3	3	2	2
	100	100	100	100	100	100

Es sintomática esta disminución porcentual de los gastos de guerra, que después de alcanzar su máxima cota a finales del XIX, con las amenazas a Canarias, tras las pérdidas coloniales, va disminuyendo progresivamente en el cuarto de siglo XX estudiado.

En el cuadro siguiente se puede seguir la evolución de las tropas en Canarias, desde 1900 a 1920.

CUADRO 28
GASTOS CORRIENTES
(Miles de pesetas)

	1900	1904	1911	1915	1920	1924	1927
Gracia y Justicia	745.121	755.751	820.331	944.578	1.371.360	1.411.103	1.614.989
Guerra	2.695.712	4.021.135	4.483.457	4.513.863	5.937.885	6.981.722	7.370.076
Marina	55.852	208.026	633.360	726.864	754.906	1.287.035	2.361.784
Gobernación	382.340	707.257	1.061.860	1.531.785	2.268.707	2.313.730	2.649.276
Instrucción Pública y Bellas Artes	—	442.152	632.910	725.200	1.232.140	1.356.400	1.564.690
Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas	268.570	362.953	858.031	998.270	1.299.836	1.897.407	2.152.725
Hacienda	196.641	206.929	255.793	281.475	333.500	340.834	358.224
<i>Total</i>	4.344.236	6.704.203	8.745.750	9.732.025	13.198.334	15.588.231	18.071.764

	1900	1915	1920
Infantería	2.032	1.766	2.846
Caballería	120	198	264
Artillería	491	774	1.344
Ingenieros	170	222	356
Intendencia	—	67	64
	2.813	3.027	4.874

Puede observarse el enorme aumento de las tropas en Canarias, en 1920, que estaba organizada de la siguiente forma:

	Jefes Oficiales	Tropa
<i>Infantería</i>		
Dos regimientos: en Tenerife y Gran Canaria	90	2.136
Un batallón de Cazadores: Gomera, Hierro	21	217
Dos batallones: Fuerteventura, Lanzarote... ..	36	238
Un batallón: La Palma	16	222
Zona de reclutamiento: La Palma	6	9
Dos zonas de reclutamiento y reserva: Santa Cruz y Las Palmas	12	10
Dos cajas de recluta	8	6
Cuatro batallones de reserva: Tenerife, Orotava, Las Palmas y Guía	36	8
	225	2.846
<i>Caballería</i>		
Grupo de escuadrones de Canarias	12	264
<i>Artillería</i>		
Comandancia de Tenerife	38	478
Comandancia de Gran Canaria	41	504
Dos grupos de artillería de montaña: Tenerife y Gran Canaria	12	302
	91	1.344
<i>Ingenieros</i>		
Dos compañías de Zapadores	8	152
Dos compañías de Telégrafos	8	204
	16	356
<i>Intendencia</i>		
Sección mixta de Tenerife y Gran Canaria	2	64
<i>Total</i>	346	4.874

b) A los gastos de guerra le siguen, en cuantía, los de Gobernación, que van aumentando progresivamente hasta situarse en 1927 en el 15 por 100 del total.

Los gastos de Gracia y Justicia se mantienen entre el 9 y el 11 por 100.

c) Es destacable la progresión que experimentan los gastos de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, que pasan del 5 al 12 por 100, en virtud de los mayores gastos derivados de:

- c₁) Aumento de costes.
- c₂) Aumento de las obras públicas a conservar.

3.1.2. Relación de los gastos corrientes de Canarias con el total nacional

En el cuadro 30 se ha realizado la relación porcentual de los gastos corrientes de Canarias con el total nacional.

CUADRO 30
RELACION DE LOS GASTOS CORRIENTES

Canarias (total nacional)

	1904	1911	1915	1920	1924	1927
Gracia y Justicia	1,4	1,3	1,5	1,5	1,4	1,6
Guerra	2,3	1,9	1,2	1,4	1,4	2,0
Marina	0,6	0,9	1,2	0,6	0,6	1,5
Gobernación	1,3	1,3	1,6	1,0	1,0	1,0
Instrucción Pública y Bellas Artes	1,0	1,1	1,0	0,8	0,8	0,8
Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas	0,5	0,8	0,6	0,3	0,3	0,7
Hacienda	1,3	1,3	1,4	0,9	1,0	1,1

a) Los gastos de mayor incidencia son los de guerra, que sufren diversas fluctuaciones, desde el 2,3 por 100 en 1904 al 2 en 1927.

b) Los gastos más estables son los de Gracia y Justicia, que sólo varían del 1,3 al 1,6 por 100.

c) También los gastos de Marina tienen importantes fluctuaciones, desde el 0,6 al 1,5 por 100. Los gastos de Gobernación se mantienen entre el 1 y 1,6 por 100.

Los de Instrucción Pública y Bellas Artes van del 0,8 al 1,1 por 100, en una línea muy regular.

Los de Hacienda varían desde el 0,9 al 1,4 por 100.

d) Quedan muy por debajo de la relación —con respecto a los demás gastos— los de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, siempre por debajo del 0,9 por 100.

3.1.3. Gastos totales de 1901-1927

Se recogen para diferentes períodos de tiempo globalizados en:

1901 a 1907	45.271.796
1908 a 1917	67.855.472
1.918 a 1927	142.458.671
	255.585.939

3.2. Gastos de capital de 1901 a 1927

3.2.1. Carreteras

3.2.1.1. Islas orientales

En este período, las líneas principales son:

a) Habiéndose terminado en la época anterior de 1852 a 1900, la carretera Las Palmas-Agaete, eje al Norte, se continúan los otros dos ejes: Centro (Las Palmas-San Nicolás de Tolentino) y Sur (Las Palmas-San Bartolomé de Tirajana).

b) Se acentúan las obras en la red secundaria. Así se inician las obras:

- Puerto de La Luz-Tamaraceite-Valleseco.
- Arucas-Moya (desde la de Las Palmas-Agaete).
- Arucas-Teror (desde la de Las Palmas-Agaete).
- Gáldar-Sardina (desde la de Las Palmas-Agaete).
- Telde-Melenara (desde la de Las Las Palmas-San Bartolomé).
- Telde-Valsequillo (desde la Las Palmas-San Bartolomé).
- Pagador-Artenara.

c) Se realizan obras en Lanzarote y Fuerteventura.

c₁) Lanzarote:

- Arrecife-Tinajo.
- Tahiche-Haria.
- Haria-Puerto Arrieta.

c₂) Fuerteventura:

- Puerto Cabras-Tuineje (continuación).
- Gran Tarajal-Betancuria.

d) Se fomentan los caminos vecinales.

e) Se procede, a partir de 1914, a obras de reparación, adoquinado, explanación y firme.

Las obras contratadas en carreteras en los diferentes años en estas islas son:

	Pesetas
De 1901 a 1907	910.890
De 1908 a 1917	1.275.446
De 1918 a 1927	1.947.101
<i>Total</i>	4.133.437

La distribución por islas es:

Gran Canaria	2.979.311
Lanzarote	340.543
Fuerteventura	813.583
<i>Total</i>	4.133.437

3.2.1.2. Islas occidentales

En este período se opera en la siguiente forma:

a) Se continúa progresando en los dos grandes ejes: del Norte (Santa Cruz-Orotava-Garachico) y del Sur (Santa Cruz-Buenavista por Güimar).

b) Se acentúan las obras en la red secundaria:

- La Laguna-Tejina-Bajamar-Punta Hidalgo.
- Tacoronte-Tegina (desde la de Santa Cruz-Orotava).
- Orotava-Puerto de la Cruz (desde la de Santa Cruz-Orotava).
- Granadilla-Médano (desde la de Santa Cruz-Buenavista por Güimar).
- Arico-Abona (desde la de Santa Cruz-Buenavista por Güimar).
- San Marcos-Guía de Isora.
- San Miguel-El Abrigo (desde la de Santa Cruz-Buenavista, por Güimar).
- Arona-Puerto de Arona (desde la de Santa Cruz-Buenavista, por Güimar).
- Güimar-Puerto de Güimar (desde la de Santa Cruz-Buenavista por Güimar).
- Santa Cruz-Taganana.

c) Se realizan obras en:

c₁) La Palma:

- Se continúa la carretera Santa Cruz de la Palma-Candelaria.
- Santa Cruz de la Palma-Barlovento.

c₂) Gomera

- San Sebastián-Vallehermoso.

d) Se fomenta la construcción y arreglo de los caminos vecinales.

e) Se procede, a partir de 1914, a obras de reparación, adoquinado, explanación y firme.

Las obras contratadas en carreteras, en los diferentes años, son:

De 1901 a 1907	1.284.370
De 1908 a 1917	1.721.193
De 1918 a 1927	1.431.992
<i>Total</i>	4.437.555

La distribución por islas es:

Tenerife	2.851.970
La Palma	1.348.787
Gomera	236.798
<i>Total</i>	4.437.555

3.2.1.3. Comentarios

Por ley de 29 de junio de 1911 se dispone la construcción de 7.000 kilómetros de carreteras, secciones o trozos, de los que corresponden a Canarias 225 kilómetros (3,2 por 100). Este plan no tuvo unas repercusiones inmediatas, pues de 1911 a 1916 sólo se subastaron obras por 1.309.576 pesetas.

Por ley de 5 de agosto de 1914 se vuelve a incidir sobre las carreteras, asignándose a Canarias:

Islas orientales:

Plan general, 479,6 kilómetros.

	Km.
Puentes	0,110
Planes antiguos, vigentes	256,142
Planes antiguos, necesarios	223,421
<i>Total</i>	479,673

Islas occidentales:

Plan general, 393,138 kilómetros.

	Km.
Necesarias sin proyecto de Ley.	40.500
Planes antiguos, necesarios	142,114
Planes antiguos, urgentes	210,374
Travesías	0,150
<i>Total</i>	393,138

Es, sin embargo, durante el mandato de Primo de Rivera, cuando se contrata el mayor volumen de obras, pues desde 1924 a 1927 se contratan 2.924.695 pesetas, que supone el 34 por 100 del total desde 1901 a 1927.

Las inversiones realizadas en carreteras y caminos vecinales fueron ²⁰³:

²⁰³ Para las expropiaciones se ha recurrido a estimaciones desde los datos con que se cuenta.

Carreteras	8.570.992
Caminos vecinales	2.874.570
Expropiaciones	4.856.946
<i>Total</i>	16.302.508

3.2.2. Puertos

3.2.2.1. Islas orientales

Puerto de La Luz

El volumen de tráfico alcanzado por el puerto de La Luz a principios del XX llevó a que se procediera a su ampliación y en julio de 1910 la junta consultiva de Obras Públicas (que funcionaba desde 1907) dio su dictamen favorable, lo que llevó a que se estudiara el proyecto de ampliación en 1911.

La ambiciosa ampliación comprendía:

	Pesetas
Edificios	501.000
Ampliación del muelle de Santa Catalina e instalación de servicios anejos al mismo	1.601.981
Ensanche de la primera mitad del dique de La Luz, para tráfico y depósito de carbón	4.142.791
Ensanche de la segunda mitad del dique de La Luz, para tráfico y depósito de madera	3.619.957
Ensanche de la alimentación SE. del dique nuevo, para tráfico y depósitos de petróleo	2.963.898
Dragados de la dársena interior y zona del muelle de Santa Catalina. Espigón, dársena y explanadas para depósitos comerciales y zonas libres	659.050
Contra dique exterior	4.648.117
Edificios y embarcaciones para viajeros	4.649.767
Dique de carena	150.000
	8.000.000
<i>Total</i>	30.936.561

En el año 1926 se subastaron las obras con presupuesto de contrata de 38.232.200 pesetas.

La subvención estatal recibida por la Junta de Obras de los Puertos fue, desde 1908 a 1927, de 6.700.000 pesetas²⁰⁴.

Las obras de mayor entidad subastadas fueron:

	Pesetas
Estación sanitaria	200.450
Reparación pavimento del muelle de Santa Catalina	46.563
Reforma explanada acceso al muelle Santa Catalina	82.441
Material sanitario	58.008
Ampliación del Puerto La Luz	38.232.200
<i>Total</i>	38.627.670

²⁰⁴ La Junta disponía de otros ingresos como: derechos de embarque y desembarque, muellaje, atraque a los muelles, uso de tomaderos de agua, uso de evacuatorios, etc.

Otros puertos

Las inversiones realizadas en otros puertos de las islas orientales fueron de 1.335.038 pesetas.

3.2.2.2. Islas occidentales

El 9 de marzo de 1905, la Dirección General de Obras Públicas, a la vista del continuo desarrollo que iba tomando en el puerto de Tenerife el comercio y la navegación, ordenó a la Jefatura de Obras Públicas que con la mayor urgencia se propusieran las obras de ampliación que se estimasen más oportunas²⁰⁵.

En cumplimiento de lo ordenado, don Prudencio Guadalfajera realiza un informe, que es el programa de actuación en que se va a basar el desarrollo del puerto. Incluye:

1. Prolongación del dique-muelle del Sur.
2. Prolongación del muelle Norte.
3. Relleno o cierre del ángulo entrante determinado por las alineaciones segunda y tercera del dique-muelle del Sur.
4. Prolongación de la línea de atraque de la tercera alineación hacia tierra, hasta encontrarse con los muelles de ribera.
5. Construcción de un dique rompeolas, de escollera normal, a la costa, con una longitud de 580 metros, que arrancara de la cantera de la Jurada.

Las obras que se contratan antes de 1908 son:

1. Reformado de la segunda parte del dique Sur ...	5.355.061
2. Obras reparación en dique Sur por temporales ...	27.785
3. Reforma dique Sur	640.928

Después de 1908:

1. Sección primera, terminación del segundo trozo del dique-muelle Sur, tramo entre perfiles 1 y 3 (1916)	920.592
2. Sección segunda, terminación del segundo trozo del dique-muelle Sur (1924)	5.186.158

(Se adjudicó a Siemens Schuckerten: 4.492.784 pesetas).

3. Primera dársena Puerto Santa Cruz	33.372.592
---	------------

(Se adjudicó a la Sociedad Metropolitana de Construcción, con una baja del 0,25 por 100. El Estado aportaba 23 millones de pesetas).

²⁰⁵ Memoria de la Junta de Obras del puerto de Santa Cruz, 1930. Redactada por el ingeniero don José Ochoa.

La subvención recibida por la Junta de Obras del Puerto desde 1908 a 1927 fue de 6.700.000 pesetas.

Otros puertos

Las cantidades invertidas en los otros puertos de las islas occidentales fueron de 911.752 pesetas.

3.2.2.3. Inversiones totales según períodos

1901-1907	7.275.238
1908-1917	2.744.005
1918-1927	11.734.895
<i>Total</i>	21.754.138

Es de resaltar que las grandes obras de los puertos de La Luz y Santa Cruz también se subastan bajo el mandato de Primo de Rivera.

4. COMPARACION ENTRE INGRESOS Y GASTOS DE 1901 A 1927

En el cuadro 31 se sitúan los ingresos y gastos correspondientes al período de 1901 a 1927.

Con la consideración de los arbitrios de puertos francos, como impuestos indirectos, se pierde la posibilidad de observar —tal como hicimos para 1852 a 1900— la correlación entre ingresos por impuestos indirectos y gastos de capital.

Rota tal posibilidad no nos cabe más que comparar en grandes masas los ingresos y los gastos:

a) Para 1901 a 1907, los ingresos se equilibran casi exactamente con los gastos. Sin embargo, 1908 a 1917 es el período en que mayor diferencia hay. Desde 1918 a 1927 la diferencia es de sólo cinco millones de pesetas.

b) La diferencia entre ingresos y gastos totales es de 14.662.000 pesetas, lo que demuestra un equilibrio entre ambas masas.

c) Los aumentos que experimentan los ingresos y gastos guardan una debida correlación (en miles de pesetas):

	Ingresos	Aumentos	Gastos	Aumentos
1901-1907	56.524	—	56.681	—
1908-1917	88.705	1,56	78.932	1,39
1918-1927	165.705	1,86	160.882	2,03
Relación entre el último y primer período	—	2,93	—	2,38

CUADRO 31
ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS DE 1901 A 1927
(Miles de pesetas)

	Totales	1901 a 1907	1908 a 1917	1918 a 1927
1. INGRESOS				
1.1. Impuestos directos... ..	140.337	24.778	39.456	76.103
1.2. Impuestos indirectos	168.471	31.355	40.466	88.650
1.3. Otros	2.349	391	783	1.175
<i>Total</i>	311.157	56.524	88.705	165.928
2. GASTOS				
2.1. Corrientes	255.586	45.272	67.855	142.459
2.2. Capital				
Carreteras	16.303	3.511	7.497	5.295
Puertos	21.754	7.275	2.744	11.735
Otras inversiones	2.852	623	836	1.393
<i>Total</i>	296.495	56.681	78.932	160.882
<i>Diferencia</i>	14.662	— 157	9.773	5.046

A MODO DE RECOPIACION Y CONCLUSION FINAL

Se imponen unas conclusiones reunidas, en las que, por una parte, teniendo en cuenta la laguna informativa de cifras que existe desde 1800 a 1852 y, por otra, la copiosidad de los datos aportados desde 1852 a 1927, se pueda llevar al lector una sucinta imagen de lo que fue la Hacienda estatal en Canarias desde 1800 a 1927.

1. Los ingresos y gastos en Canarias desde 1852 a 1927 se indican en el cuadro 32.

a) Los ingresos totales del segundo período (1901 a 1927) y sólo 27 años, han aumentado con respecto al primer período (1852 a 1900) y 49 años, el 72 por 100, mientras que los gastos totales aumentaron el 61 por 100.

b) Los gastos corrientes aumentaron el 88 por 100, mientras que los de capital disminuyeron.

c) Se observa la bajísima relación entre gastos de capital y corrientes en el período de 1901-1927: 0,16. Sin embargo, en el período 1852-1900 es de 0,35, muy superior. Es un dato significativo de una disminución relativa de inversiones a lo largo del tiempo.

2. Hay un evidente equilibrio entre ingresos y gastos en Canarias, a lo largo de los tres períodos considerados.

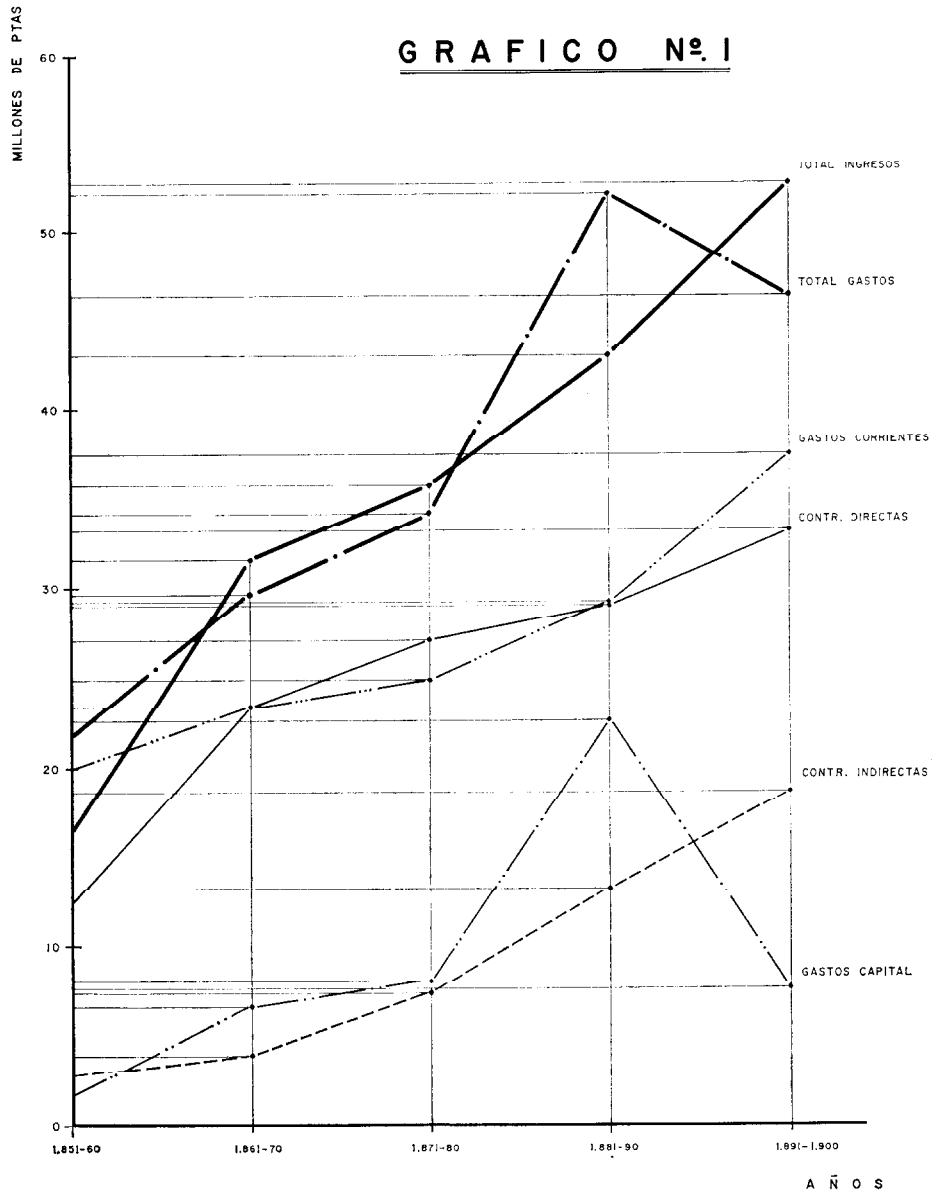
a) En el primer período (1800 a 1852) la conclusión resulta deducida de los testimonios escritos en el Copiador General de Reales Ordenes y del Registro de Rentas del Ministerio de Hacienda.

b) En los otros dos períodos las cifras demuestran elocuentemente esta afirmación:

Ingresos (1852 a 1927)	491.200.000
Gastos (1852 a 1927)	480.154.000
<i>Diferencia</i>	11.046.000

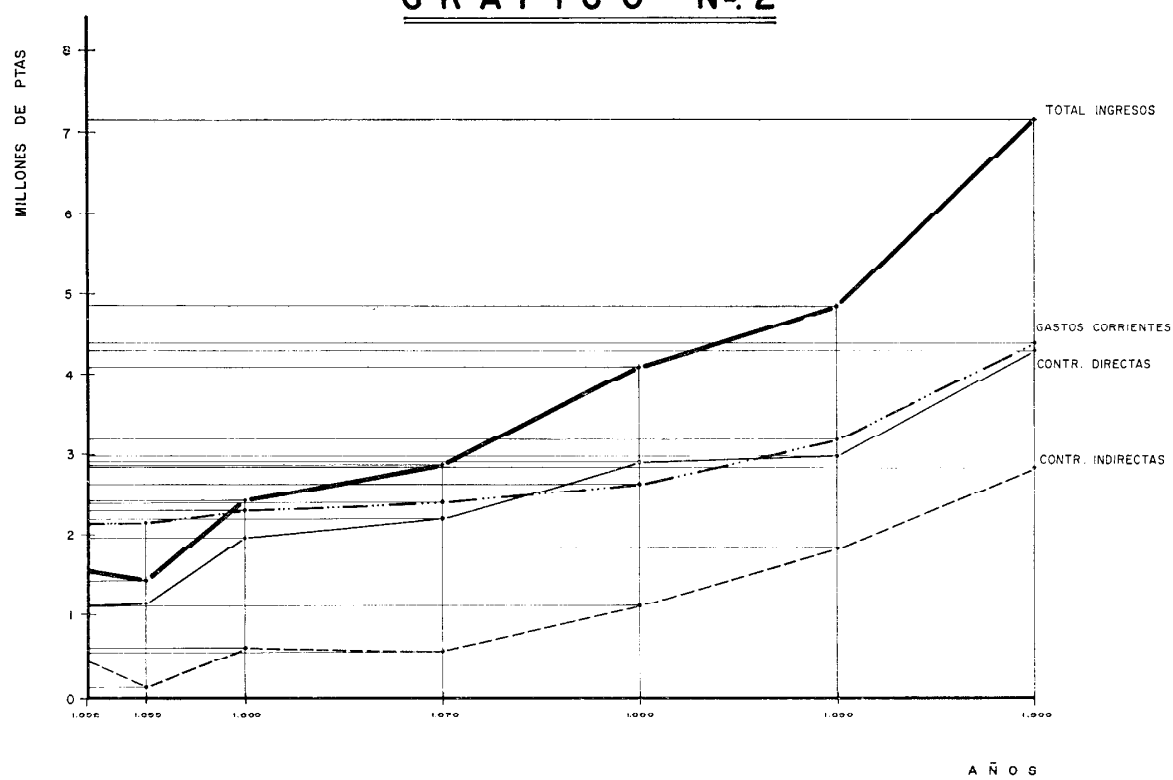
CUADRO 32
INGRESOS Y GASTOS DE 1852 A 1927
(Miles de pesets)

	1852 a 1900	1901 a 1927	TOTAL
1. INGRESOS			
1.1. Impuestos directos	125.875	140.337	266.212
1.2. Impuestos indirectos	46.148	168.471	214.619
	8.020	2.349	10.369
<i>Total</i>	180.043	311.157	491.200
2. GASTOS			
2.1. Corrientes	135.666	255.586	391.252
2.2. Capital	47.993	40.909	88.902
<i>Total</i>	183.659	296.495	480.154



Evolución de los ingresos por contribuciones directas e indirectas y de los gastos corrientes y de capital, por períodos, desde 1851 a 1900.

GRAFICO N.º 2



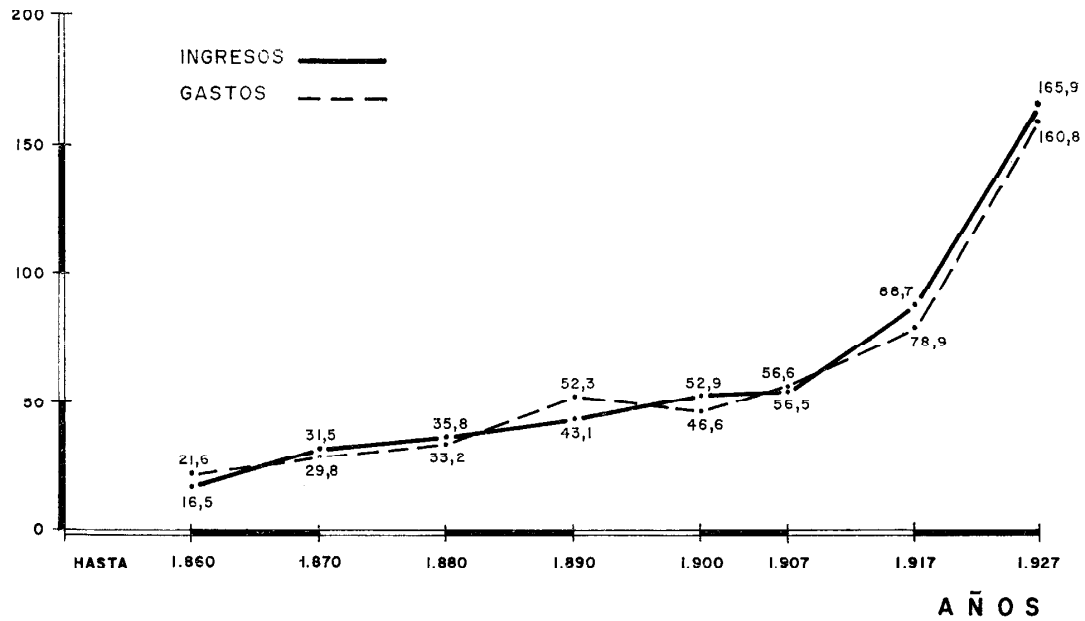
Evolución de los ingresos por contribuciones directas e indirectas y de los gastos corrientes en determinados años.

GRAFICO Nº.3

SITUACION DE INGRESOS Y GASTOS TOTALES

(PERIODOS : Desde 1.852 a 1.927)

MILLONES DE PESETAS



La Hacienda en Canarias desde 1800 a 1927