

LA ORGANIZACIÓN DEL RÉGIMEN IMPOSITIVO DE LAS ISLAS CANARIAS EN EL SIGLO XVIII

SERGIO SOLBES FERRI

Profesor Titular de Universidad
Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
ssolbes@dch.ulpgc.es

SUMARIO

Introducción.

- I. Conceptos generales sobre tributación en el antiguo régimen.
- II. Origen histórico de la tributación tradicional canaria.
- III. La ofensiva tributaria del siglo XVIII.
 - A) Tributación tradicional: almojarifazgos, tercias y orchillas
 - B) Donativos extraordinarios
 - C) Renta del tabaco
 - D) Nuevas contribuciones
 - E) Regulación de la navegación a Indias
- IV. Consolidación de la reforma fiscal borbónica y su desarrollo en el siglo XVIII.
 - A) Administración de la renta del Tabaco
 - B) Administración y composición del sistema de Rentas Generales
 - 1. Derechos de Almojarifazgo
 - 2. Tercias Reales
 - 3. Renta de las Orchillas
 - 4. Arbitrio-donativo del Uno por Ciento
 - 5. Derecho del Real Almirantazgo
 - C) Gestión de los derechos de la navegación a Indias
 - 1. Derechos de salida
 - a. Seminario de San Telmo
 - b. Derechos de Almojarifazgo
 - c. Salarios de Ministros de Indias

- d. Derecho de Familias
 - e. Derecho de Extranjería
 - f. Derecho del Real Almirantazgo
- 2. Derechos de retorno y reexportación
 - a. Salarios de Ministros de Indias
 - b. Derechos de Tabla Mayor
 - c. Contribución por Frutos de Indias
- V. Conclusiones.

Resumen del contenido:

El presente artículo pretende reflexionar principalmente sobre el conjunto de conceptos fiscales exigidos por la Hacienda real en las islas Canarias durante el siglo XVIII, señalando sus principales características individualizadas y sus antecedentes dentro de un amplio contexto histórico.

Las rentas reales exigidas en Canarias en la época están formadas por más de una quincena de conceptos que se encuentran normalmente interrelacionados en su gestión para evitar la necesidad de un número similar de administraciones. La mayoría se originan en siglos anteriores y reflejan fielmente la evolución histórica del archipiélago, con paralelismos, pero sin equivalentes directos con otros territorios españoles o europeos. Las reformas borbónicas, diseñadas e implementadas tanto a nivel nacional como regional, no comportan grandes novedades en cuanto al número y características de dichas figuras fiscales, pero incluyen cambios destinados a mejorar la eficacia de su gestión y a recuperar el control absoluto tanto de sus rendimientos como de su uso.

INTRODUCCIÓN

En el presente artículo analizamos la esencia de la fiscalidad y de las figuras fiscales pertenecientes a la Hacienda real en las islas Canarias durante el siglo XVIII, junto con sus antecedentes históricos.

Necesitamos para ello dividir nuestro estudio en cuatro apartados, además de los dedicados a introducción y conclusiones. El principal de ellos es precisamente el último, el particularmente dedicado al análisis detallado de las contribuciones reales recaudadas en Canarias durante el siglo XVIII. Previamente habremos tenido ocasión de proponer un primer apartado referido a cuestiones generales sobre la Hacienda del Antiguo Régimen, un segundo capítulo dirigido a analizar los orígenes

de la tributación propia de las islas Canarias en el siglo XVI y un tercero destinado a observar los cambios sobrevenidos en el XVII, la mayor parte de los cuales afectan profundamente a nuestro postrer análisis de la centuria dieciochesca.

I. CONCEPTOS GENERALES SOBRE TRIBUTACIÓN EN EL ANTIGUO RÉGIMEN

El sistema tributario español, como el de todas las monarquías del Antiguo Régimen, se define por una compleja superposición de ámbitos contributivos y de figuras fiscales. Coexiste de modo simultáneo la exacción de la fiscalidad real, foral, eclesiástica, señorial y municipal, pudiendo subdividirse cada una de ellas entre una cantidad enorme de expedientes de recaudo¹. La per-

¹ M. Artola, *La Hacienda del Antiguo Régimen*, Alianza Ed./Banco de España, Madrid, 1982, págs. 279-294; J. Fontana Lázaro, *La Hacienda en la Historia de España, 1700-1913*, IEF, Madrid, 1980, págs. 15-29. Para un conocimiento exhaustivo de todas las rentas del real Erario en España a mediados del XVIII véase R. Pieper, *La Hacienda Real bajo Fernando VI y Carlos III (1753-1788): repercusiones económicas y sociales*, IEF, Madrid, 1992, págs. 97-158 o J.P. Merino Navarro, *Las cuentas de la administración central española, 1750-1820*, IEF, Madrid, 1987, *passim*. Un balance elaborado en el año 2004, pero aún válido, sobre estudios fiscales referidos a la España del Antiguo Régimen en O. Rey Castelao, "Los estudios sobre fiscalidad en la Época Moderna ¿fenómeno historiográfico real o aparente?", en *Obradoiro de Historia Moderna*, n° 13 (2004), págs. 215-252.

vivencia de un alto número de expedientes fiscales es consecuencia del mantenimiento inalterado de la costumbre de asignar a cada capítulo de ingreso su correspondiente gasto, de modo que no pueden confundirse ni refundirse las cuentas de cada tributo en una sola. Vamos a concentrarnos en este estudio en el análisis exclusivo de la fiscalidad correspondiente a la Hacienda real.

Sin contradecir la diversidad anteriormente comentada, cabe señalar sin embargo que la práctica recaudatoria manifestó una cierta tendencia a agrupar contribuciones con el objetivo de ahorrar costes de gestión. El ejemplo clásico es el que puede encontrarse en las aduanas, en las que unos mismos empleados podían recaudar una decena de tributos a la vez, conservando sus formas contables individualizadas. De este

modo, todo el cúmulo de expedientes y rentas pertenecientes a la Hacienda real se acaba ordenando, en el siglo XVIII, alrededor de tan sólo cuatro sistemas impositivos. Un primer sistema de *Rentas Provinciales* que agrupa todo tipo de imposiciones que recaen sobre el consumo interno², un segundo sistema de *Rentas Generales* o aduanas que descarga su tributación sobre el comercio interno y externo³, el capítulo de *Remesas de Indias* que agrupa los ingresos coloniales⁴ y, en último término, todo un conjunto de *Rentas Estancadas* o monopolios establecidos a favor de la Corona⁵. En resumen, una serie muy amplia de contribuciones, de carácter indirecto de un modo prácticamente universal, que debemos organizar con fines didácticos alrededor de esos cuatro apartados⁶.

² J. Zafra Oteiza, *Fiscalidad y Antiguo Régimen. Las Rentas Provinciales del reino de Granada (1746-1780)*, Madrid, IEF-Junta de Andalucía, Madrid, 1991; M^a C. Angulo Teja, *La Hacienda española en el siglo XVIII. Las rentas provinciales*, CEPC, Madrid, 2002.

³ T. García-Cuenca Ariati, “Las Rentas Generales o de aduanas de 1740 a 1774” en G. Anes, L.A. Rojo y P. Tedde (eds.), *Historia económica y pensamiento social. Estudios en homenaje a Diego Mateo del Corral*, Alianza-Banco de España, Madrid, 1983, págs. 237-262; *Ibidem*, “El sistema impositivo y las rentas generales o de Aduanas en España en el siglo XVIII”, en *Hacienda Pública Española. Monografías*, 1991, págs. 59-71. También en I. Pulido Bueno, *Almojarifazgos y comercio exterior en Andalucía durante la época mercantilista, 1526-1740. Contribución al estudio de la economía en la España Moderna*, Huelva, 1993 y C. Parrón Salas, “La legislación relativa al almojarifazgo (siglos XV-XVIII), en *El derecho y el mar en la España Moderna*, Granada, 1995, pág. 149.

⁴ G.J. Walker, *Política española y comercio colonial, 1700-1789*, Seix Barral, Barcelona, 1979 y sobre todo A. García Baquero, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): El comercio colonial español bajo el dominio gaditano*, 2 vols., EEHA, Sevilla, 1976. Véase también C. Álvarez Nogal, “Las remesas americanas en la financiación de la Real Hacienda. La cuantificación del dinero de la Corona”, en *Revista de Historia Económica* XVI, n^o 2 (1998), págs. 453-488 y VV.AA., *La Casa de Contratación y navegación entre España y las Indias*, Universidad de Sevilla-CSIC, 2004.

⁵ Sobre la renta del tabaco véase J.M. Rodríguez Gordillo, *La creación del estanco del tabaco en España*, Fundación Altadis, Madrid, 2002; *Ibidem*, *La difusión del tabaco en España. Diez estudios*, Universidad de Sevilla-Fundación Altadis, Madrid, 2002 y R. Escobedo Romero, *El tabaco del rey. La organización de un monopolio fiscal durante el Antiguo Régimen*, Pamplona, EUNSA, 2007. Puede consultarse al respecto los diversos trabajos del Grupo Greta en www.grupodeestudiosdel-tabaco.com entre los que podemos destacar “El consumo de tabaco en España en el siglo XVIII”, en *Cuadernos de Investigación Histórica* n^o 19 (2002), págs. 313-345. Sobre la política imperial o nacional aplicada sobre esta renta véase L. Náter, “Engranajes del Imperio: el caso de los monopolios del tabaco en el siglo XVIII”, en L. Alonso Álvarez, L. Gálvez y S. de Lúxán Meléndez (eds.), *Tabaco e Historia Económica. Estudios sobre fiscalidad, consumo y empresa (siglos XVII-XX)*, Fundación Altadis, Madrid, 2006, págs. 205-230; y S. Solbes Ferri, “Estrategias de gestión de la renta del Tabaco, 1726-1736. El gobierno de Patiño y la introducción de la administración directa”, en A. González Enciso (ed.), *Política económica y gestión de la renta del Tabaco en el siglo XVIII*, Fundación Altadis, Madrid, 2008, págs. 121-174.

⁶ A. González Enciso, “La Hacienda castellana y la economía en el siglo XVIII”, en *Estudis* n^o 29 (2003), págs. 21-41 o *Ibidem* “El “Estado económico” en la España del siglo XVIII”, en *Memoria y Civilización* n^o 6 (2003), págs. 97-139. También M. García-Zúñiga, I. Mugartegui y J. de la Torre (1991), “Evolución de la carga tributaria en la España del Setecientos”, en *Hacienda Pública Española. Monografías* n^o 1/1991. *Historia de la Hacienda en España (s. XVI-XX). Homenaje a Don Felipe Ruiz Martín*, IEF, págs. 81-83.

La recaudación se ejecuta en la práctica de acuerdo con dos sistemas básicos: la administración directa, muy poco utilizada hasta el XVIII, o la fórmula más habitual del arrendamiento de rentas. El recurso a la administración directa se traduce en la exacción por medio de empleados públicos de los derechos previamente establecidos por la Corona. La alternativa del arrendamiento a una persona o grupo económico se traduce en una alta e inmediata rentabilidad a cambio de transferir a manos privadas, tras el conveniente proceso de subasta pública, el control de la renta real e incluso de su propia esencia contributiva, que puede llegar a ser modificada o alterada en parte por los arrendadores⁷. Esta segunda alternativa es la preferida hasta la llegada de los Borbones, por la sencilla y atractiva posibilidad de arrendar el negocio entre los propios contribuyentes afectados por la exacción.

El esquema tributario expuesto debe matizarse a continuación a nivel territorial porque, aunque es el que se aplica tradicionalmente en la mayor parte de la Corona de Castilla, hay que contar con las particularidades de los territorios fiscalmente diferenciados. Se trata en estos casos de la concesión de un privilegio regio a un territorio determinado, por un motivo concreto, que se superpone a la normativa general. Suele traducirse en la exención de determi-

nados tributos (compensado en ocasiones por servicios o donativos extraordinarios), un particular régimen comercial o la obligación de destinar parte del producto de rentas reales a la financiación de sus haciendas privativas. Es lo que sucedía en los reinos de la Corona de Aragón y, dentro de la Corona de Castilla, en el reino de Navarra, en las Provincias Vascongadas y en las islas Canarias.

La Corona de Aragón mantuvo históricamente sus excepciones tributarias hasta su derrota en la guerra de Sucesión a la Corona española en las primeras décadas del XVIII. La reforma posterior, impuesta a través de los decretos de Nueva Planta, se basó precisamente en la supresión de sus haciendas forales, la absorción de sus rentas privativas por la Hacienda real y la imposición de contribuciones *equivalentes* a las castellanas⁸. La ausencia, no obstante, de un derecho de conquista impidió que el mismo proceso pudiera aplicarse automáticamente en territorios que seguían conservando sus privilegios y habían apoyado la causa de Felipe V, con agradecimiento imperecedero del monarca. Esta es la razón principal por la que estos espacios territoriales van a conservar hasta el siglo XIX un régimen hacendístico legalmente diferenciado y que sigue estando basado en la idea del privilegio.

⁷ Puede ampliarse esta cuestión en J. Zafra Oteiza, *Fiscalidad y Antiguo Régimen*, cit., págs. 91-93.

⁸ Véase el planteamiento general de H. Kamen, *La Guerra de Sucesión en España*, Grijalbo, Barcelona, 1974 y en B. Hernández, “Els segles XVI i XVII a la Corona d’Aragó. Desenvolupament fiscal del regnes i integració financiera en la Monarquia Hispànica”, *Estudis. Revista de Historia Moderna* nº 29 (2003), págs. 65-80. También se encuentran desarrolladas estas ideas en S. Solbes Ferri, “Teoría y práctica de administración y cobranza de rentas reales en Navarra (siglo XVIII)”, en *Investigaciones de Historia Económica*, nº 3 (2005), págs. 73-100.

Sin embargo, las reformas borbónicas no se limitan a las aplicadas después de la guerra⁹. La superación de esta fase de especiales circunstancias bélicas no pudo impedir que esos mismos territorios se vieran posteriormente sometidos a una serie de reformas funcionales, caracterizadas por la misma tendencia a la uniformización y la centralización, pero impuestas por vía administrativa más que por vía coercitiva¹⁰. A través de esta ruta indirecta, las conocidas excepciones tributarias iban a verse modificadas en buena medida, con alteración de muchos de sus planteamientos básicos de recaudo y gestión¹¹.

El trazado expuesto a nivel nacional se ajusta perfectamente al caso de

Canarias¹². Habrá que comenzar por puntualizar que, de los cuatro itinerarios contributivos comentados, en este archipiélago vamos a conocer tan sólo tres de ellos. Esto es debido a la histórica exención de contribuciones fiscales sobre el consumo interno, es decir, los tributos finalmente agregados al sistema de *Rentas Provinciales*. De este modo, el primero y principal de los ámbitos fiscales propios será la recaudación aduanera en los puertos reales de las islas, que se ajusta en este caso perfectamente a las características propias de las *Rentas Generales*. El segundo grupo de exacciones guarda asimismo relación con las *Remesas de Indias* pero dispuestas de un modo propio y particular en estas islas en relación con los derechos que recaen

⁹ A. González Enciso, “Presión política y modelo mercantilista. La renovación de la política económica española (1679-1720)”, en S. Cavaciocchi (ed.), *Poteri Economico e Poteri Politici. Seccoli XIII-XVIII*, Florencia, Le Monier, 1999, págs. 651-662.

¹⁰ Las transformaciones de carácter administrativo y contable en P. Fernández Albadalejo, “El decreto de suspensión de pagos de 1739: análisis e implicaciones”, en *Moneda y Crédito* nº 14 (1977), págs. 51-85; D. Ozanam, Notas para un estudio de los presupuestos de la Monarquía Española a mediados del siglo XVIII”, *Dinero y crédito (siglos XV al XIX)*, Moneda y Crédito, Madrid, 1978, págs. 49-62; J. García Lombadero, “Algunos problemas de administración y cobranza de las rentas provinciales en la primera mitad del siglo XVIII”, en A. Otazu (ed.), *Dinero y crédito (siglos XV al XIX)*, Moneda y Crédito, Madrid, 1978, págs. 63-87; J.P. Dedieu y J.I. Ruíz, “Tres momentos en la historia de la Real Hacienda”, en *Cuadernos de Historia Moderna* nº 15 (1994), págs. 77-98; T. Nava Rodríguez, ““Nervios de bóveda”: las tesorerías centrales de la hacienda borbónica (1716-1743)”, en E. Martínez Ruíz (coord.), *III Seminario hispanovenezolano. Vínculos y sociabilidades en España e Iberoamérica. Siglos XVI-XX*, Ciudad Real, 2004, págs. 111-131; y sobre todo A. Dubet, “La creación del Tesorero Mayor de Guerra (1703-1715), instrumento de una nueva política de crédito al rey” en *XIVth International Economic History Congress. Government debts and financial markets in Europe, 16th-20th centuries*, Helsinki, 2006 y R. Torres Sánchez, “Un solo cargo y una sola data. Reformas y funciones del Tesorero General de la Real Hacienda española en el siglo XVIII”, en *IX Reunión Científica FEHM*, Sección B.1. El gobierno del Estado y la influencia de la Real Hacienda, Málaga, 2006 (en prensa).

¹¹ El estudio biográfico de alguno de los ministros de la época encargados de aplicar las reformas resultan especialmente interesantes. Es el caso de C. de Castro, *A la sombra de Felipe V: José Grimaldo, ministro responsable (1703-1726)*, Madrid, Marcial Pons, Madrid, 2004; A. Dubet, *Un estadista francés en la España de los Borbones. Juan Orry y las primeras reformas de Felipe V (1701-1706)*, Editorial Biblioteca Nueva, Madrid, 2008; I. Pulido Bueno, *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, 1998 o C. Pérez Fernández-Turégano, *Patiño y las reformas de la administración en el reinado de Felipe V*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2006.

¹² Las ideas que siguen se encuentran desarrolladas por extenso en S. Solbes Ferri, *Rentas reales y navíos de la permisión a Indias. Las reformas borbónicas en las Islas Canarias durante el siglo XVIII*, Universidad de Las Palmas de G.C.-Servicio de Publicaciones, Las Palmas de Gran Canaria, 2009, págs. 27-50. También en J.R. Santana Godoy, *Los tributos reales en Canarias, 1718-1744*, trabajo de Investigación, Departamento de Ciencias Históricas, ULPGC, 1993; y A. Bethencourt Massieu, “Fiscalidad y franquicias en Canarias durante el Antiguo Régimen”, en *XV CHCA* (2002), págs. 1716-1717. Una aproximación más técnica y reciente en M. Calvo Cruz, “Algunos procedimientos administrativo-contables en las Rentas Generales de Canarias”, en *I Encuentro Internacional Virtual de Historia y Teoría Económica*, 2006.

sobre la actividad comercial desarrollada por los navíos autorizados para navegar desde Canarias a Indias. El tercer grupo de recaudación pertenece al ámbito de *Rentas Estancadas* y corresponde a la *renta del Tabaco* como regalía perteneciente al monarca, otorgada como compensación por el ejercicio de su gobierno y autoridad.

Este último epígrafe se constituye como una única renta y una única administración individualmente definida y gestionada. El resto del panorama fiscal de la Hacienda real en Canarias no resulta tan sencillo de describir pues acabará por incluir seis conceptos tributarios en aduanas por rentas generales, otros seis conceptos sobre la navegación a Indias y algún que otro impuesto inclasificable. Nuestro objetivo en las siguientes páginas va a ser el de tratar de poner algo de orden en el conocimiento del origen y fundamento del *maremágnum* de conceptos fiscales incluidos dentro del esquema presentado.

II. ORIGEN HISTÓRICO DE LA TRIBUTACIÓN TRADICIONAL CANARIA

Tras la conquista y colonización de las islas Canarias, la Corona española fue disponiendo, a lo largo del siglo XVI, todo un entramado gubernativo y fiscal definido por la esencia de un trato diferenciado destinado a potenciar la repoblación y el desarrollo económico del archipiélago. Dicho privi-

legio se traduce, en lo fiscal, en la comentada exención de la imposición de la *alcabala* como principal contribución sobre el consumo interno, la más importante gabela de la Hacienda real castellana por aquel entonces¹³. La inexcusable financiación de la autoridad regia en las islas recaía en consecuencia sobre unos derechos aduaneros, denominados de *almojarifazgos*, que sí fueron aplicados y exigidos desde el primer instante. A este ingreso hay que añadir la percepción del porcentaje otorgado por diferentes Pontífices a la Corona sobre el producto de recaudación de los diezmos eclesiásticos: son las llamadas *tercias reales* consistentes inicialmente en las dos novenas partes de dicho producto. Hay que incluir, además, otras dos pequeñas partidas de recaudo como son, por una parte, el beneficio derivado del monopolio real sobre la venta de las *orchillas* (un colorante textil siempre demandado por los mercados europeos) y, por otra, el clásico quinto real sobre el producto de la venta de esclavos capturados en las ya por entonces decadentes *cabalgadas* contra la costa africana.

Estas contribuciones, gabelas indirectas dispuestas sobre el tráfico comercial exterior o regalías, son precisamente aquellas que no podían estorbar el desarrollo económico del territorio. Los derechos aduaneros de entrada y salida podían tener alguna incidencia sobre los precios de las manufacturas y bienes de consumo importados

¹³ E. Aznar Vallejo y M.A. Ladero Quesada, "La Hacienda Real en Canarias: peculiaridades y rasgos comunes con el régimen general de Castilla a comienzos del siglo XVI", en *IV CHCA*, tomo I (1980), págs. 77-108 y E. Aznar Vallejo, *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos*, Madrid, 1983.

(textiles, metales, etc.), así como en los vinos y aguardientes exportados, pero nunca sobre el valor de los productos de consumo básico para la mayor parte de la población. La Corona española no tenía dificultad ni moral ni técnica para gravar la salida de dichos géneros, como hemos dicho, ni tampoco para disponer contribuciones sobre las manufacturas importadas como contrapartida, preocupada como estaba por la aplicación de una política de carácter mercantilista de sustitución de importaciones y fomento de la producción propia.

Su recaudación por parte de la Corona también podía ejecutarse a través de mecanismos muy simples: unos pocos empleados reales estratégicamente ubicados en los principales puertos reales del archipiélago para exigir los tributos de entrada o salida a los buques o, en su caso, el arrendamiento de la imposición a los miembros del propio cuerpo de comerciantes interesados.

Durante el contexto de formación de este sencillo esquema tributario se pusieron en marcha los tradicionales ciclos exportadores de la economía canaria, con los conocidos casos del azúcar y del vino¹⁴. Y así, el comercio exterior, en cualquiera de sus manifestaciones, se había convertido en la actividad económica que podía y debía subvenir las necesidades pecuniarias de la Corona en las islas.

Sin embargo, a la hora de dar forma y regular las contribuciones aduaneras, todavía se mantiene vigente la intención del privilegio, porque lo que se va a aplicar es un tipo impositivo por concepto de almojarifazgo lo más reducido posible. Y así, frente a unos valores por almojarifazgos cercanos al 15 por ciento *ad valorem* que son comunes en los territorios andaluces, se estimó suficiente la imposición de un 6 por ciento del valor de las mercancías comercializadas, que debía abonarse en las aduanas canarias tanto a la entrada como a la salida de los buques. Y aún más, para conservar la esencia del privilegio de la navegación a Indias, la tarifa aduanera aplicada en este caso se reduce hasta el 2,5 por ciento del valor de los géneros. El deseo del rey sigue siendo introducir la tributación mínima para recaudar lo necesario para el mantenimiento de la administración real, la defensa de las islas en sus puertos de entrada y poco más.

El privilegio canario deviene finalmente en una triple dirección: exención de contribuciones sobre el consumo interno, habilitación para el comercio directo con Indias e imposición de porcentajes contributivos sobre el tráfico exterior bastante suaves. La justificación del privilegio en el momento de la Conquista es evidente, ya lo hemos comentado. La dificultad reside en la conservación y mantenimiento del modelo fiscal cuando las circunstancias cambian. El

¹⁴ A. Bethencourt Massieu, *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*, Cabildo Insular, Las Palmas de Gran Canaria, 1956/1991.

desarrollo económico de las islas en el siglo XVII es un hecho contrastado, las relaciones comerciales canario-americanas gozan de mayores perspectivas con el cambio del ciclo exportador del azúcar al vino y la decadencia española hace que la Corona castellana se prepare para exigir un imponente esfuerzo fiscal a sus vasallos destinado al sostenimiento infructuoso del Imperio. A esto hay que añadir que los cargadores canarios se han ido convirtiendo en competidores directos del tráfico andaluz con Indias. En resumen, los privilegios fiscales de Canarias comienzan a considerarse una concesión desfasada y discutible, cuya vigencia debía ser seriamente reconsiderada por parte del monarca.

III. LA OFENSIVA TRIBUTARIA DEL SIGLO XVII¹⁵

A) TRIBUTACIÓN TRADICIONAL: ALMOJARIFAZGOS, TERCIAS Y ORCHILLAS

En los inicios del siglo XVII el régimen fiscal canario seguía basado en los conocidos conceptos contributivos de almojarifazgos, tercias y orchillas, tan diferentes entre sí pero asociados para facilitar el proceso de su recaudación o arrendamiento. Un único entramado de gestión o subasta

pública se había organizado y se ejecutaba a través de la red de aduanas reales. No podía ser de otra manera porque la Corona no tenía más empleados dispuestos para tal fin. Así, para sorpresa de muchos analistas, los administradores de aduanas de Canarias recaudan tributos que en Castilla pertenecen al capítulo de rentas provinciales, registran los navíos y reciben de sus maestros los derechos de almojarifazgos o los arriendan, perciben asimismo el producto de tercias de manos de los contadores eclesiásticos, los abonos de los comerciantes que recogen y venden las orchillas. La Hacienda real en Canarias sigue identificada con la red de aduanas.

Mientras tanto, la realidad de las dificultades presupuestarias del Real Erario y la presión del monopolio sevillano, hacía en este momento conveniente el recurso voluntario por parte de los canarios a la estrategia de aumentar el volumen de contribuciones otorgadas a favor de la Corona. El objetivo, como en el resto de territorios privilegiados, sería desarrollar esta opción para no perder el *status* legal de sus prerrogativas. Y para ello nada mejor que la opción del donativo, gracioso, voluntario y temporal, que consolida el privilegio y evita a la vez la imposición forzada de otras contribuciones¹⁶. Resultaba inevitable asumir,

¹⁵ La fiscalidad castellana del siglo XVII puede consultarse J.I. Andrés Ucendo, “La fiscalidad castellana en el siglo XVII”, en M. Rizzo, J.J. Ruiz Ibáñez y G. Sabatini (eds.), *Le forze del Principe*, Murcia, tomo I (2003), págs. 211-234; J.I. Andrés Ucendo y R. Lanza García, “Estructura y evolución de los ingresos de la Real Hacienda en Castilla en el siglo XVII”, en *Studia Histórica. Historia Moderna*, vol. 30 (2008), págs. 147-190; A. Eiras Roel, “Deuda y fiscalidad de la Corona de Castilla en la época de los Austrias. Evolución e historiografía”, en *Obradoiro de Historia Moderna* nº 14 (2005), págs. 65-107; y A. Marcos Martín, “¿Fue la fiscalidad un factor de la crisis en la Castilla del siglo XVII?”, en Parker, G. (ed.), *La crisis de la Monarquía de Felipe IV*, Barcelona, 2006, págs. 178-179.

¹⁶ J.I. Fortea Pérez, “Los donativos en la política fiscal de los Austrias (1625-1637): ¿servicio o beneficio?” en L. Kribor y L. de Rosa (dirs.), *Pensamiento y política económica en la Edad Moderna*, Madrid, 2000, págs. 31-76.

además, por su consideración de regalía, el establecimiento de cuantos monopolios deseara implantar el rey sobre la producción y venta de artículos de consumo. Del mismo modo, habría que aceptar nuevas contribuciones que se estaban aplicando en toda España por derechos de lanzas y medias annatas. Por último, resultaba imprescindible ceder en algunos aspectos superficialmente relacionados con la navegación a Indias a cambio de mantener incólume el régimen de la permisión. Son, como vemos, cuatro los apartados del régimen fiscal de Canarias que van a ser retrocados en las décadas centrales del XVII.

B) DONATIVOS EXTRAORDINARIOS

Su concesión y exacción es consecuencia, como decimos, de la situación de extremada urgencia fiscal que se produce durante el período 1634-1682. La solicitud de ayuda económica por parte de la Corona necesita ser atendida con una inmediata concesión de dinero por parte de las autoridades regionales, que deben ser capaces de recaudar por sí mismas el dinero concedido y entregarlo al rey en mano. Este compromiso puso en marcha en toda España un proceso de creación y desarrollo de estructuras recaudatorias paralelas a las hasta entonces dispuestas a favor de la Corona. En Canarias, las diferentes concesiones fueron asimismo aplicándose sobre diversos expedientes de recaudo que con-

servan su carácter de temporales hasta que, en 1659, el cabildo tinerfeño creó un expediente para el recaudo específico de los donativos como es el *arbitrio-donativo del Uno por Ciento*.

Se trata en realidad de la simple acumulación de un punto porcentual sobre los derechos de almojarifazgo, excluyendo los géneros remitidos a América, que sería recaudada por los mismos gestores de aduanas, por cuenta en este caso de los cabildos y llevando estricta cuenta aparte porque, como explicamos, el destino de esos fondos permanecía diferenciado¹⁷. La imposición mantendría durante algún tiempo la ficción de su carácter temporal pero, en 1682, el rey Carlos II se comprometía a destinar 15.000 reales de vellón anuales tomados del producto de dicho expediente para contribuir a los gastos de construcción y reparación de fortificaciones de las islas. La concesión real, favorable a los cabildos, conllevaba la renovación automática del expediente y su conversión en exacción fija y continuada. Y así sería, aún cuando la concesión de los donativos desaparezca en la década de los ochenta. El compromiso con la Hacienda real quedaba saldado con la imposición de un pequeño recargo sobre contribuciones aduaneras que se destinaría en buena parte a inversiones en las islas. Se había superado, ante todo, el peligro de imposición de novedosas contribuciones sobre el consumo interno.

¹⁷ M^a D. Álamo Martell, *El Capitán General de Canarias en el siglo XVIII*, Servicio de Publicaciones-ULPGC, Las Palmas de Gran Canaria, 2000, págs. 202-203 señala, como otros autores, que el arbitrio-donativo del uno por ciento también sería cargado sobre el comercio americano. En nuestro caso, hemos podido comprobar que el tráfico con Indias se mantuvo exento de dicho incremento.

C) RENTA DEL TABACO

Se asume, sin discusión alguna en este caso, la potestad del monarca para imponer en 1636 el estanco del tabaco en Canarias como regalía derivada del ejercicio de su soberanía¹⁸. Esto quiere decir que el rey puede recaudar con carácter intemporal este tipo de imposiciones, por derecho propio y no por concesión de sus súbditos. De hecho, el recurso al monopolio frente al donativo va configurándose como fórmula idónea para incrementar la presión fiscal en territorios bajo situación de privilegio fiscal¹⁹.

El estanco implica el establecimiento a favor de la Hacienda real de un monopolio fiscal sobre cualquier actividad relacionada con la elaboración, distribución y venta del producto en cuestión. La más importante consecuencia es la necesidad perentoria de crear una estructura de empleados de nueva planta y diferenciada de la de aduanas, bien sea para proceder a su administración o a cesión en arriendo. Los Cabildos insulares fueron las instituciones inicial-

mente encargadas de fiscalizar el arbitrio para contribuir con su producto a la dotación de los donativos. En 1647, la Corona decidió sin embargo inhibir a los cabildos y entregar el gobierno conjunto del estanco en todo el archipiélago al capitán general de Canarias, lo que ofrece una idea clara de la consolidación del expediente fiscal²⁰. En 1650, un cosechero y comerciante de vinos de Tenerife, como es Baltasar de Vergara y Grimón (futuro marqués de Acialcazar), concertaba con Felipe IV un asiento por valor de 80.000 ducados a cambio del cuál adquiriría a perpetuidad y por juro de heredad el arriendo del estanco del tabaco en las siete islas. La posterior *Real Cédula de 1/5/1653* confirmaba la supresión legal de cualquier tipo de relación contractual del monopolio con municipios, cabildos o donativos. Y así, daba inicio el modelo de gestión aplicado por Acialcazar y sus herederos, con ordenación de una administración principal ubicada en Tenerife y subdivisión de esta isla en varios partidos gestionados directamente, mientras procedía al subarriendo de la renta en los restantes espacios insulares²¹.

¹⁸ J.M. Rodríguez Gordillo, *La creación del estanco...*, cit., Fundación Altadis, Madrid, 2002.

¹⁹ Para el caso de Navarra véase S. Solbes Ferri, *Rentas reales de Navarra: proyectos reformistas y evolución económica (1701-1765)*, Gobierno de Navarra, Pamplona, 1999, págs. 135-143 e *Ibidem*, “El arriendo del tabaco a través de la Real Hacienda: una eficaz fórmula de intervencionismo regio en Navarra (1717-1749)”, en A. González Enciso y R. Torres Sánchez (eds.), *Tabaco y Economía en el siglo XVIII*, Pamplona, EUNSA, 1999, págs. 319-352.

²⁰ Véase Melián Pacheco, *Aproximación a la renta del Tabaco en Canarias, 1636-1730*, Santa Cruz de Tenerife, Tabacanarias, 1986, pág. 59. Puede seguirse este proceso a nivel nacional en S. Solbes Ferri, “Abastecimiento y distribución de tabaco en el marco del Estanco General español (siglos XVII y XVIII)”, en L. Alonso Álvarez, L. Gálvez y S. de Lúxan Meléndez (eds.), *Tabaco e Historia Económica. Estudios sobre fiscalidad, consumo y empresa (siglos XVII-XX)*, Fundación Altadis, Madrid, 2006, págs. 120-148 y también en S. de Lúxan Meléndez y O. Bergasa Perdomo, “La institucionalización del modelo tabaquero español, 1580-1636: la creación del estanco del tabaco. Nota y discusión”, en *Vegueta* nº 7 (2003), págs. 135-151.

²¹ S. de Lúxan Meléndez, “Canarias, una administración ultraperiférica de la renta del tabaco durante el siglo XVIII”, en J.M. Rodríguez Gordillo y M^a M. Gárate Ojanguren (eds.), *El monopolio español de tabacos en el siglo XVIII. Consumos y valores: una perspectiva regional*, Fundación Altadis, Madrid, 2007, págs. 461-495.

El Erario se había inclinado en este caso por el beneficio inmediato y seguro de un arrendamiento a perpetuidad que resulta muy poco habitual en la Península, donde se procede normalmente a una renovación continuada y al alza de las pujas para el arrendamiento de administraciones provinciales. La explicación pudiera ser la voluntad de transferir a un intermediario privado el problema del abastecimiento y la distribución del tabaco en un territorio objetivamente complejo a causa de la insularidad. De este modo, se solucionaba una dificultad inmediata a cambio de generar dos problemas a medio plazo como son, por un lado, la necesidad de asumir que el creciente aumento del consumo tabaquero se traduciría en el incremento exclusivo de los beneficios del arrendatario (no del propietario de la renta) y, en segundo lugar, que los arrendadores podían actuar a su conveniencia convirtiendo al archipiélago en un verdadero almacén internacional o *entrepot* estratégicamente ubicado en mitad del Atlántico para el contrabando de tabaco a gran escala.

D) NUEVAS CONTRIBUCIONES

Aunque su importancia económica es relativa, debemos consignar no obstante la imposición de los nuevos conceptos fiscales

por *derecho de Lanzas y servicio de Medias Annatas*. El primero de ellos, instituido por Felipe IV, debía exigirse a la nobleza para compensar el desvanecimiento de la obligación de mantener a sus expensas un cierto número de soldados para el ejército real; su producto debía aplicarse al sostenimiento de los presidios²². El segundo es un arbitrio extraordinario del que se valió Felipe IV para sus urgencias y que acabó convertido, como tantos otros, en una renta ordinaria de la Corona. Consiste en la retención por parte de la Hacienda real de media anualidad del salario satisfecho a cualquier persona designada *ex novo* para una dignidad u oficio público civil, militar o eclesiástico; los grandes y títulos también pagan una cantidad alzada por derechos de creación o sucesión²³. Ambas contribuciones fueron aplicadas sin mayor dificultad en las islas Canarias, con la única particularidad de que su recaudación y control contable quedaba por cuenta de la Real Audiencia. En el siglo XVIII pasaría a engrosar el capítulo de rentas gestionadas por la tesorería real de las islas.

E) REGULACIÓN DE LA NAVEGACIÓN A INDIAS²⁴

La primera norma aceptada por los canarios en relación con los navíos de permi-

²² J. Canga Argüelles, *Diccionario de Hacienda con aplicación a España*, Imprenta de Don Marcelino Calero y Portocarrero (reimpresión a cargo del IEF), Madrid, 1834/1968, t. II, pág. 41.

²³ J. Canga Argüelles, *Diccionario de Hacienda*, cit., t. II, pág. 88.

²⁴ Las relaciones entre la Casa sevillana (desde 1717, gaditana) y los navíos de la *permisión* de Canarias constituye uno de los puntos fuertes de nuestra historiografía regional. Contamos con los estudios clásicos de A. Rumeu de Armas, *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*, Cabildo Insular de Gran Canaria y Tenerife, Madrid, 1947/1991; J. Peraza de Ayala, *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1952/1977; y F. Morales Padrón, *El comercio canario-americano (siglos XVI-XVIII)*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1955. Desde entonces se ha avanzado mucho en este ámbito, pero situándose normalmente dentro de una perspectiva ligada al ámbito del comercio colonial mucho más que al de sus contribuciones fiscales. Dos balances de lo publicado en esta línea en M. Lobo Cabrera y E. Acosta Guerrero, "El comercio canario. Estado de la cuestión", en *V CHCA*, t. III (1982), págs. 67-102; y en M. Lobo Cabrera, "Estado actual de la investigación sobre el comercio canario-americano", en *X CHCA*, tomo I (1992), págs. 141-159.

so había sido el establecimiento, entre 1564 y 1566, de unos *Jueces de Registro* en las islas reales de Tenerife, Gran Canaria y La Palma, autorizados para revisar la composición de unos tráficos absolutamente incontrolados hasta el momento. Dichos jueces dependían del Juzgado de Indias de la Casa de Contratación de Sevilla, institución sobre la que recae la capacidad legal para efectuar registros y denunciar fraudes, además de recaudar las contribuciones y sanciones derivadas de su autoridad, para dirigirlas hacia su propia tesorería denominada *Depositaria de Indias*²⁵.

En las primeras décadas del siglo XVII asistimos a la reactivación del proceso de regulación del tráfico de Canarias con América, con la Corona tratando de contentar a canarios y sevillanos a la vez, empeño harto dificultoso. Su propósito es mantener el régimen de excepción isleño, pero adaptándolo a su capacidad real de exportación, para evitar el recurso a mercancías extranjeras de contrabando, que entraban de este modo en el circuito reservado del tráfico con América. Se limita por tanto el tonelaje de exportación autorizado, que oscilará entre las 600 y las 1.000 toneladas anuales, con obligación de que la carga estuviera exclusivamente compuesta por productos de la tierra y que los puertos de destino fueran los más alejados del ámbito de actuación de las

flotas que partían de Sevilla hacia Veracruz y Portobello. Este progresivo incremento de las disposiciones sobre navegación a Indias, los derechos que van recayendo progresivamente sobre el mismo y la necesidad de centralizar su gestión, provoca que, durante los años 1652-56, las atribuciones de los jueces de registro sean transferidas a un único *Juzgado Superintendente de Indias*. Este organismo de nueva planta, ubicado en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, seguía siendo dependiente en última instancia del Juzgado de Indias sevillano, pero contaría con simples subdelegados en Gran Canaria y La Palma²⁶.

Cuando el siglo XVII se acerca a su conclusión, la Monarquía española va asumiendo el final del tiempo de su aventura imperial a la vez que adquiere conciencia plena del enorme esfuerzo fiscal exigido. Este nuevo ideario le lleva a transformar su planteamiento político en la línea de procurar el alivio fiscal de los vasallos y especialmente de los más castigados. Entre éstos no debemos incluir precisamente a los habitantes de las islas Canarias, porque la escalada fiscal se había dirigido esencialmente hacia la imposición de arbitrios extraordinarios e incremento de impuestos sobre el consumo, mientras los ingresos de aduanas o las rentas eclesiásticas perdían importancia en términos absolutos y relativos²⁷. Los tradicionales y suaves derechos

²⁵ J.A. Barbier, "Towards a new cronology for Bourbon colonialim: the "Depositaria de Indias" of Cádiz, 1722-1789", en *Ibero-Amerikanisches Archiv N.F.*, Jg. 6, H. 4, 1980, págs. 335-353.

²⁶ *Real Cédula de 18/6/1657, Instrucción real de 10/7/1657 e Instrucción real de 6/9/1673*. Véase Peraza de Ayala, *El régimen comercial de Canarias...*, cit., págs. 80-81. Sobre la Superintendencia de Indias véase Rumeu de Armas, *Piraterías y ataques navales...*, cit., t. I, págs. 276-333 y t. III, 2ª, págs. 614-679; Peraza de Ayala, *El régimen comercial de Canarias...*, cit., págs. 307-314 y Morales Padrón, *El comercio canario-americano...*, cit., págs. 111-112.

²⁷ J. Andrés Ucendo y R. Lanza García, "La fiscalidad castellana...", cit., págs. 147-190.

de las islas se habían visto no obstante incrementados con el recargo del uno por ciento sobre almojarifazgos, además de la aparición de los derechos de lanzas y medias annatas y del estanco tabaquero. La aparición de este último expediente, con la renovación del juzgado de Indias, es al fin y a la postre lo realmente trascendente para nuestro caso.

De este modo, aunque se esquivara dignamente el aumento de la presión tributaria, se asiste al proceso de consolidación de una triple vía administrativa que afecta a la gestión conjunta de las rentas tradicionales, la nueva administración del tabaco y los navíos de Indias. Pese a no encontrarse entre los territorios más fuertemente damnificados por las reformas del XVII, la ancestral estructura administrativa de las islas termina por modificarse para organizarse desde entonces alrededor de tres ámbitos de gestión distintos y simultáneos.

IV. LA REFORMA FISCAL BORBÓNICA Y SU DESARROLLO EN EL SIGLO XVIII

La Monarquía Hispánica experimenta, como decimos, en las últimas décadas del reinado de Carlos II y sobre todo a raíz de la entronización de los Borbones, un proceso de sustitución de la filosofía del incremento de la presión fiscal directa por el recurso a la

vía de las reformas administrativas. Se trata de introducir pequeñas o grandes modificaciones estructurales que hicieran más eficiente el proceso de recaudación y gestión de los caudales, concentrando sus efectos en aquellos epígrafes menos oprimidos como son los correspondientes a rentas generales y renta del tabaco.

Estos nuevos propósitos podían afectar directamente al diseño fiscal canario por hallarse más comprometido con este segundo tipo de contribuciones. Es por eso que, sin apenas novedades referidas a expedientes de recaudo, vamos a tener que analizar en cambio la introducción de toda una serie de medidas destinadas a optimizar el recaudo de las principales rentas, recuperar recursos enajenados, agrupar imposiciones, recortar gastos superfluos o uniformizar figuras y conceptos contables. Se procurará, además, la concentración del dinero en una serie de cajas interconectadas para dar agilidad a los factores componentes del gasto²⁸.

El conflicto sucesorio y la búsqueda desesperada de recursos para financiarlo retrasaron durante algún tiempo el inicio del programa de reformas. Este tuvo que aplazarse hasta el término de la guerra, pero se retomó entonces con energía y decisión por parte de Alberoni. Así, mientras Felipe V imponía por derecho de con-

²⁸ No disponemos de espacio para analizar el proceso de creación y dotación de tesorerías en España o en Canarias. Hemos desarrollado esta cuestión en otro artículo actualmente en prensa, S. Solbes Ferri, "Ordenación contable de la Tesorería General de las Islas Canarias (1718-1778)", *Coloquio Internacional: Las cuentas públicas. Implicaciones políticas, prácticas, modelos (hacia 1500-hacia 1850)* Universidad Paris X – Nanterre (10-12 de junio de 2010).

quista el contenido de los decretos de Nueva Planta en los antiguos reinos de la Corona de Aragón, se veía en el trance de introducir cambios similares en territorios con los que se sentía en deuda por haber recibido su apoyo en los tiempos difíciles. La base legal para la reforma no es tan clara en este caso como la que proporciona el derecho de conquista, pero se impone el deseo de integrar en las reformas generales a los navarros, vascos y también a los canarios. Vamos a asistir, por tanto, durante el período comprendido entre los años 1718 a 1726, al más profundo proceso de reforma de la Hacienda real en Canarias de todo el Antiguo Régimen.

El novedoso plan de reforma se centra en todo el ámbito nacional en tres argumentos clave²⁹. En primer término, el deseo de recuperar el control de la actividad económica derivada del comercio con Indias bajo el prisma de un nuevo mercantilismo hispano que sigue caracterizado, por ahora, por la conservación del monopolio y la reserva de los mercados. En segundo lugar, el deseo de gestionar directamente las rentas reales mediante empleados públicos, desechando la vía del recurso al arrendamiento, para imponer un nuevo modelo administrativo-contable moderno y centralizado. En tercer lugar, la necesidad de integrar el mercado nacional, incluidos

los territorios privilegiados, dentro de una política económica y fiscal común.

La esencia del tradicional régimen fiscal de Canarias no corre peligro pero el Archipiélago no va a quedar nunca más al margen de los proyectos reformistas de la Corona. La posibilidad de cambios y modificaciones administrativas es por lo tanto elevada en Canarias, pues se trataba de que las islas fueran capaces de contribuir a su propio sostenimiento, generando los recursos suficientes para financiar su gobierno y defensa, participando activamente además en los gastos generales de la Monarquía³⁰. El propósito reformador, aplicado al caso canario, podía perfectamente canalizarse alrededor de los tres argumentos básicos incluidos en los planes generales del gobierno. Se trataría de recuperar la renta del tabaco para gestionarla mediante administración directa por parte de la Hacienda real, aumentar los rendimientos de rentas generales contemplando asimismo la posibilidad de situarlas bajo administración directa y recuperar, por último, el control de caudales tributados por los navíos de Indias de manos del Juzgado de Indias. ¿Podría conservar el archipiélago canario sus antiguas exenciones en esta nueva y diferente coyuntura? Veremos con cierto detalle lo ocurrido en cada caso, pero podemos ir adelantando que la Corona sí

²⁹ El nuevo mercantilismo hispano de inicio del siglo XVIII en González Enciso, “Presión política...”, cit., págs. 651-662 y “El Estado económico...”, cit., págs. 115-120. También en R. Torres Sánchez, “Presentación” en R. Torres Sánchez (ed.), *Capitalismo mercantil en la España del siglo XVIII*, Pamplona, EUNSA, 2000, págs. 9-30.

³⁰ Estas ideas sobre el estado fiscal-militar español se encuentran desarrolladas por extenso en R. Torres Sánchez, “Las prioridades de un monarca ilustrado” o las limitaciones del Estado fiscal-militar de Carlos III”, en *Hispania. Revista Española de Historia*, vol. LXVIII, nº 229 (2008), págs. 407-436.

consiguió en este caso imponer pronto o tarde todos sus objetivos.

A) ADMINISTRACIÓN DE LA RENTA DEL TABACO

El primer tercio del siglo XVIII contempla el proceso acelerado que hace del monopolio tabaquero la primera renta real cuyas estructuras administrativas fueron completamente renovadas hasta el punto de convertirse en referencia para otros casos e incluso en el modelo ideal para estudiar la transformación del Estado borbónico³¹. Dicho proceso, iniciado en 1701 con el ascenso al trono de Felipe V, culmina con el real decreto de *Universal Administración* de 20/12/1730 y con la imposición efectiva de la administración directa en todas las administraciones provinciales españolas (con la única excepción del caso vasco) el primero de septiembre de 1731³².

Para retomar el análisis de la reforma del tabaco en Canarias, debemos recuperar el momento en que el monopolio fue arrendado a perpetuidad al marqués de Acialcazar (fallecido en 1674) y de sus sucesores. Los litigios entre las partes comenzaron de inmediato, al considerar muy pronto el fisco que era insuficiente la cantidad de dinero percibido por razón del arrendamiento en relación con lo recauda-

do por consumo legal, además de la generalización en la zona del tránsito ilícito de tabacos entre América y Europa. En Madrid se comienza a contemplar incluso la posibilidad de recuperar la titularidad del estanco reintegrando el dinero aceptado en su momento, una decisión que solamente obstaculizaba el estado agónico de las finanzas reales. Así, la gestión privada de la renta del tabaco en Canarias se fue manteniendo inalterada hasta el inicio de la etapa de reformas generales que estamos describiendo.

Es entonces cuando, por la *Real Cédula de 11/4/1717*, el gobierno ordena imponer la administración directa sobre el estanco canario de forma coetánea al inicio de la negociación de los *Estipulados* con las Provincias Vascas, los acuerdos al respecto con las Cortes de Navarra o la creación del estanco general en la isla de Cuba³³. La primera medida fue la de nombrar un *juez factor* para la renta en agosto de 1717, con la misión de recuperar el monopolio enajenado, compensando de algún modo a los sucesores de Acialcazar, confiscar además todo el tabaco ilegal existente en las islas, eliminar la corrupción e independencia de los arrendadores insulares e impedir el lucro de los comerciantes particulares. Su fracaso fue absoluto y rotundo. Los intereses creados eran importantes y su respaldo legal muy escaso, lo que provocó la pre-

³¹ Teoría desarrollada en S. Solbes Ferri, “Una cita con la historia del monopolio del tabaco en España”, *El Born*, Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona, 2010.

³² Puede consultarse dicho proceso en S. Solbes Ferri, “Estrategias de gestión de la renta del Tabaco...”, cit., págs. 121-174.

³³ F. Melián Pacheco, *Aproximación a la renta...*, cit., págs. 101-126.

citada salida del juez factor de Santa Cruz de Tenerife tan sólo cuatro meses después de su llegada.

El necesario respaldo legal vino a ofrecerlo el nuevo *Reglamento del Comercio*, publicado en diciembre de 1718, que declaraba abolida, entre otras cuestiones, la posibilidad de que los canarios compraran o trajeran a las islas tabaco de Cuba de su cuenta o la de otros particulares. El encargado de aplicar la norma sería ahora el nuevo Intendente de Canarias, José Ceballos, nombrado en esas fechas como máxima autoridad jurídico-administrativa de las islas. El asesinato del intendente en junio de 1720 invita a tomar conciencia de la gravedad de los hechos que estamos narrando. Debe entenderse obviamente como un acto de rebeldía de las tradicionales estructuras de gobierno propias de la sociedad isleña ante el proceso de reforma centralizadora que se estaba imponiendo por la fuerza y que el intendente representaba en su máxima esencia³⁴.

La reforma de la renta del tabaco quedó momentáneamente interrumpida por la gravedad de los hechos, que coinciden además con el momento de confrontación política que lleva a la caída de Alberoni. El proceso sin embargo se retoma

muy pronto como prueba de que el deseo de su imposición, no obstante las dificultades halladas, había madurado en el seno de la administración central. En agosto de 1721 llegaba a las islas uno de los pesos pesados del monopolio tabaquero como es el futuro director de la renta don Martín de Loynaz. Este se concentró, una vez más, en la misión de recuperar la renta para la Hacienda real, sin interferir en el marco de poder jurídico y militar del capitán general o la Audiencia de Canarias, pero sin permitir tampoco que ninguno de estas instituciones influyera en su labor. El problema de la enajenación de la renta se solucionó por la vía de consignar sobre los rendimientos del estanco el abono a los sucesores de Acialcazar de un canon anual de 58.050 reales de vellón por concepto de juristas³⁵. La hacienda adquirió todos los tabacos existentes en las islas y se determinó la obligación de surtir la administración con géneros llegados oficialmente de Sevilla o de Cuba. Se organiza y dispone asimismo una planta de empleados, similar a la de otros territorios, encargados de la recepción, distribución del producto y gestión de los caudales obtenidos por ventas. Cuando Loynaz parte de Santa Cruz de Tenerife para La Habana en 1725, las islas Canarias son una administración provincial más, perfectamente integrada como tantas otras

³⁴ H. Kamen, "El establecimiento de los Intendentes en la administración española", en *Hispania* n° 29 (1964), págs. 369-396; J. Peraza de Ayala (1970), "La Intendencia en Canarias. Notas y documentos para su estudio", en *Anuario de Historia del Derecho Español*, XL (1970), págs. 565-579; M. Hernández González, "Intrahistoria de una rebelión contra la Intendencia: el motín de Ceballos de 1720", en *AEA* n° 46 (2000), págs. 319-347 o en *Ibidem*, *Una rebelión contra la Intendencia. El motín de Santa Cruz de Tenerife de 1720*, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2007.

³⁵ Una cantidad comparable a los 87.529 reales que se abonaban en el reino de Navarra a la Hacienda foral, antigua propietaria de la renta. Véase S. Solbes Ferri (2005), "Teoría y práctica ...", cit., págs. 73-100. Los obligados, a partir de entonces, a litigar constantemente con la Hacienda real fueron los herederos de Acialcazar, puesto que los abonos del Erario no alcanzaron cierta regularidad hasta la segunda mitad de la centuria.

en el seno de la Dirección General de Rentas. El único signo tradicional que perdura corresponde a la vía jurisdiccional, puesto que el capitán general de las islas conserva el cargo de *juez conservador* del tabaco: ante él se presentan las apelaciones en última instancia por casos relacionados con el tabaco y sobre él recae la autoridad exclusiva para juzgar a sus empleados.

La mencionada ordenación de administraciones provinciales a nivel general se dispone alrededor de una oficina principal situada en la capital del territorio además de una serie de administraciones agregadas localizadas en las ciudades más significativas. Todas ellas cuentan con una tercena o almacén anexo desde el que se expende el producto al por mayor y con un estanco principal, con salario asignado para su estancero, desde el que se vende tabaco al por menor. Entre ambos mantienen la obligación de abastecer el resto de estancillos de venta al por menor, gestionados por empleados (4 o 5 rls/día), y de los puntos de venta la décima (tabernas, abacerías o carnicerías) cuyos dueños perciben una comisión del 10 por ciento del valor de los tabacos vendidos.

La administración de Canarias se ajusta al modelo expuesto, aunque se ve afectada por la particular configuración del territorio. Se divide en dos grandes conjun-

tos: Tenerife como capital administrativa y el resto de islas³⁶. El administrador provincial reside en Santa Cruz, encargado del control contable y el abastecimiento de todo el archipiélago; la isla tinerfeña se subdivide en seis administraciones particulares como son las de Santa Cruz, La Laguna, La Orotava, Garachico, Chazna y Güimar, cada una con su tercena y estancillo adjunto además de una treintena de puntos de venta a la décima. El resto de islas dependen de Tenerife para la recepción de los géneros y posterior remisión de caudales. En todas ellas existe una única tercena y un único estanco adjunto, situado en la capital, mientras el territorio se abastece completamente a la décima: 30 puntos en Gran Canaria, 20 en Fuerteventura, Lanzarote y La Palma, 10 en La Gomera y 5 en El Hierro. Todo este espacio administrativo está sometido a la vigilancia de un resguardo, especialmente dotado en el caso del puerto de Santa Cruz de Tenerife y el de Gran Canaria, y también a los eventuales procedimientos de visita e inspección de cuentas.

No pretendemos entrar al detalle de las cifras relativas a la evolución de los consumos o valores de la renta, pero necesitamos destacar el incremento de un 30 por ciento en el consumo de tabacos durante el período 1731-1786. Esta circunstancia, unida a los continuados incrementos en el precio de venta de las labo-

³⁶ Los datos demográficos reflejan que en esas fechas la mitad de la población de las islas vivía en la isla tinerfeña. A. Macías Hernández, "La economía moderna (siglos XV-XVIII)", en A. Bethencourt Massieu (ed.), *Historia de Canarias*, Cabildo Insular Las Palmas de Gran Canaria., 1995, pág. 158. Luxán Meléndez, "Canarias. Una administración...", cit., pág. 483, figura 1, incluye un útil esquema de la administración de la renta del tabaco en Canarias en 1780.

res, permitió duplicar sobradamente la recaudación fiscal entre los años treinta y los setenta, desde los 400.000 reales anuales hasta una media interanual cercana a los 900.000 reales. Sólo nos queda recordar que el producto del monopolio tabaquero pertenece a la Hacienda real en exclusiva, sin cláusula alguna que obligue a disponer del dinero en las islas, todo lo contrario de lo que sucede con las rentas más antiguas.

B) ADMINISTRACIÓN Y COMPOSICIÓN DEL SISTEMA DE RENTAS GENERALES

El sistema contributivo de rentas generales se constituye, como sabemos, mediante agrupación de todas las rentas relacionadas con la recaudación aduanera a las que se añaden diferentes agregados con el objeto de reducir la superposición de ámbitos gestores. La renta de aduanas en sí misma consiste en la aplicación de una serie variable de contribuciones indirectas sobre el tráfico de mercancías, según diferentes listas de aranceles, en las que se expresa el valor de cada producto y la tarifa a abonar³⁷. A ello debe añadirse la particular gestión de cada uno de los tributos agregados para constituir un conjunto heterogéneo de imposiciones cuya única característica común es que todos ellos son recaudados por el mismo equipo³⁸.

El recaudo efectivo de contribuciones aduaneras se desarrolla durante los siglos

XVI y XVII con recurso prioritario al método del arrendamiento, normalmente al propio cuerpo del comercio afectado por el régimen tributario aplicado. Los comerciantes podían repartirse entre ellos la cuantía del arrendamiento, de modo que la exacción del impuesto podía incluso quedar suprimida, sin que el rey pudiera alegar argumento algunos para oponerse a dicha posibilidad. A esta incongruente situación se trataba de poner fin desde las últimas décadas del reinado de Carlos II pero, sobre todo, después de la entronización de la dinastía borbónica.

El mismo tipo de dificultades políticas que hemos comentado para el caso del tabaco provocaron igualmente el retraso en la imposición de las reformas aduaneras hasta el año 1717. La diferencia es que, en este caso, se retornó al arrendamiento de administraciones provinciales entre 1728 y 1739. La introducción definitiva de la administración directa de rentas generales debe retrotraerse entonces de modo general hasta el año 1740 cuando, tras la suspensión general de pagos de 1739, el ministro Campillo apostó definitivamente por el recurso a dicho método.

Estos plazos se cumplen puntualmente en el caso de Canarias. El *Real Decreto de 19/2/1716* ordenaba iniciar las gestiones conducentes a situar las tradicionales rentas de almojarifazgos, tercias y orchillas bajo la autoridad del recién nombrado administrador de rentas generales de las

³⁷ Véase García-Cuenca Ariati, "Las rentas generales...", cit., págs. 237-262.

³⁸ Véase García-Cuenca Ariati, "El sistema impositivo...", cit., pág. 60.

islas, don Juan Montero de la Concha. Doce años se mantuvo en el cargo hasta que todo el conjunto retornaba en 1728 al método de arriendo que se iba a mantener durante dos sexenios. El primer contrato (1728-1733) fue para Juan Antonio de la Pedrosa por 539.500 reales anuales y el segundo (1734-1739) para Matías Bernardo Rodríguez Carta y Roberto Rivas por 545.000 reales anuales. En 1740, las aduanas de Canarias retornaban, como el resto, a la administración directa como fórmula de gestión que mantendrían, ahora sí, durante toda la centuria.

La estructura diseñada para el gobierno de la administración provincial de Canarias también se adapta perfectamente al modelo generalizado en toda la Monarquía. Se dispone a su frente a un administrador general, distinto al de la renta del tabaco pero que también reside en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, como responsable último de su gobierno y gestión. Este alto cargo debe ponerse en contacto regular con administradores o almojarifes particulares de cada uno de los puertos habilitados para el tráfico; no demasiados para el comercio exterior a gran escala. El puerto llamado de *Canaria* en la isla de Gran Canaria, los puertos de Santa Cruz, La Orotava y Garachico en Tenerife más el puerto de Santa Cruz de La

Palma. Los puertos de Lanzarote y Adeje son alguna vez admitidos para el comercio con Europa, pero nunca con América. El tráfico interior también se encuentra sometido al pago de gabelas, pero se reduce a envíos puntuales de productos de la tierra desde diversas caletas a las aduanas mencionadas³⁹. Completa el capítulo de empleados de la renta un contador y un tesorero encargados de la gestión de caudales recaudados, un cuerpo del resguardo que es bastante numeroso en los puertos de Santa Cruz y de Canaria, pero insignificante en el resto, además de los indispensables visitantes de aduanas⁴⁰.

Aunque ya hemos tenido la oportunidad de mencionar el origen de varios de los derechos recaudados en aduanas, debemos en este epígrafe ahondar en su composición tributaria. Procederemos por tanto a analizar el particular régimen impositivo de rentas generales tal como aparece ordenado a partir de 1740 y se mantiene durante el resto de la centuria.

1. Derechos de Almojarifazgo.

Sigue siendo la principal contribución sobre el tráfico comercial impuesta en los puertos canarios y sigue estando basada en la exacción de un 6 por ciento del valor de lo comercializado. La contribución debe ajustarse a un arancel, renovado y actualizado

³⁹ Guía, Gáldar y Agaete en Gran Canaria; San Andrés, Candelaria y Taganaga en Tenerife; San Aguas, Sauzal, Madera y Botello en La Palma; más los puertos propios de Lanzarote, Fuerteventura, La Gomera y El Hierro. Véase E. Torres Santana y G. Santana Pérez, "Los almojarifazgos y el tráfico interinsular: Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote (1663-1665)", en *VIII Jornadas de Estudios sobre Fuerteventura y Lanzarote*, tomo I (1999), págs. 259-278.

⁴⁰ Para ampliar la cuestión véase S. Solbes Ferri, "Las Rentas Generales de Aduanas y Agregados en Canarias, 1765-1780", en *XVII CHCA*, 2008 y S. Solbes Ferri, *Rentas reales y navíos de Indias...*, cit., págs. 147-171.

en 1718, que se aplica tanto a la entrada como a la salida de los productos, sobre lo que viene de dominios extraños, de España o lo que pasa de una isla a otra. Existen algunas exenciones que afectan a diversas menudencias y frutos en función de órdenes reales, productos reembarcados antes de treinta días, los destinados al uso de eclesiásticos o donativos para pobres. La principal excepción al régimen contributivo general la constituye, como también sabemos, la reducción aplicada sobre el tráfico con Indias que tributa al 2 y 1/2 por 100 por derechos de salida.

Al concepto de almojarifazgo pueden agregarse otras dos formas de ingreso. La primera sería el producto de *comisos*, es decir, el dinero ingresado en tesorería correspondiente a la subasta de mercancías embargadas por impago de almojarifazgos. La segunda sería el producto de los derechos de *indulto o habilitación*, esto es, el abono de una compensación económica al monarca por haber decretado el levantamiento temporal de una prohibición comercial que afecta a la salida o entrada de determinados géneros. Los principales casos son los que se refieren al abono de un 20 por ciento sobre importaciones de géneros de algodón y lienzos pintados, de un 7 por ciento sobre importaciones de azúcar y el cacao extranjero (su tráfico está prohibido para favorecer la comercialización del género propio), además de un

3-4 por ciento por extracción de moneda para el comercio con Marruecos.

2. Tercias Reales. La reserva dispuesta en favor de la Corona de las dos novenas partes del producto de los diezmos, se configura en origen como una contribución en especie que recae sobre los distintos géneros recolectados por los eclesiásticos. La Corona podía disponer de ellos para su venta directa al público o desviarlos hacia los pósitos municipales para asegurar una correcta reposición de los factores de producción. No obstante, la Iglesia trataría de llegar a acuerdos concretos con la Corona para señalar el abono de cantidades fijas y preestablecidas, a veces en especie pero otras veces en metálico, con el propósito de evitar la injerencia de los funcionarios reales en sus cuentas⁴¹.

En Canarias, el abono de las tercias se ajusta a este esquema, pero sólo en las islas realengas de Gran Canaria, Tenerife y La Palma, pues en el resto pertenece a los señores. Los colectores eclesiásticos recaudan los diezmos mientras la *Casa de Cuentas* del Cabildo de la Santa Iglesia Catedral de Canarias administra su producto. Más tarde, se establece una relación directa entre los administradores reales de aduanas y las mencionadas instituciones eclesiásticas encargadas de transferir la contribución debida a la Corona en plazo y modo previamente determinado⁴². Los

⁴¹ Véase Canga Argüelles, *Diccionario...*, cit., t. II, pág. 521 y Artola, *La Hacienda real...*, cit., pág. 62.

⁴² Sobre los diezmos de Canarias véase A. Macías Hernández, "Fuentes para el estudio de la producción agraria en las Islas Canarias: el diezmo de la diócesis canariense (1480-1820)", en *AEA*, 1986, págs. 269-354 y especialmente P. Quintana Andrés, *A Dios rogando y con el mazo dando. Fe, poder y jerarquía en la Iglesia canaria (El Cabildo Catedral de Canarias entre 1483-1820)*, Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria., 2003.

correspondientes abonos se integran en las cuentas del administrador de rentas generales, en el caso de Canarias, porque lo habitual en Castilla es que se integre en rentas provinciales.

Las tercias de Canarias agrupan hasta seis conceptos diferentes. El primero son las *tercias de maravedís* que, como su propio nombre indica, se refiere a la entrada de dinero en metálico, abonado por los eclesiásticos en las pagas de San Juan y Navidad, a cuenta del valor debido por productos sujetos a la contribución decimal que han sido comercializados sin reservar el porcentaje correspondiente a la Corona. Debe tratarse necesariamente de los vinos y aguardientes exportados sobre todo desde la isla de Tenerife hacia el norte de Europa. El resto de conceptos sí se ajustan al abono en especie y son los empleados reales los que proceden posteriormente a su venta: la partida más importante son las *tercias de granos* que recaen sobre la cosecha de trigo, cebada, centeno y avena; tiene alguna importancia pecuniaria el abono de las *tercias de vinos* (en especie) de la isla de Tenerife; y muy poca el resto de partidas que se refieren a las *tercias de la sal* de Gran Canaria⁴³, a las *tercias de azúcar y miel* de La Palma y a las *tercias de residuos públicos* por restituciones públicas o secretas a los pósitos principalmente de Tenerife.

3. Renta de las Orchillas. Este liquen tintóreo se desarrolla de forma natural en acantilados y barrancos próximos a la costa tanto en el archipiélago canario como en Cabo Verde, Madeira y costas africanas. Su recolección es dificultosa y se dedican a esta labor familias muy pobres, a las que hay que estimular con el abono del salario por adelantado. Se trata en definitiva de un ingreso extraordinario para el Erario, que llega de vez en cuando como llovido del cielo, sin generar grandes gastos pero tampoco la suficiente utilidad para generar el entusiasmo necesario para hacerse con su administración. Suele cederse la renta en arriendo, incluso durante el siglo XVIII, con dificultades en algún caso para encontrar interesado en el negocio.

Por lo que afecta a rentas generales decir que los aduaneros de las islas realengas se limitan a entrar en contacto con los arrendadores durante el tiempo de los abonos para percibir la cantidad estipulada en el contrato signado⁴⁴. El producto ingresado se integra asimismo en la cuenta del administrador general.

4. Arbitrio-donativo del Uno por Ciento. Contribución inicialmente establecida en Canarias para contribuir al recaudo de los donativos, que se consolidó en 1682

⁴³ Véase A. M. Macías Hernández, “Un artículo “vital” para la economía canaria: producción y precios de la sal (c. 1500-1836)”, en *AEA* nº 35 (1989), págs. 151-216.

⁴⁴ Véase S. Solbes Ferri, *Rentas reales y navíos de Indias...*, .cit., págs. 67-69.

como expediente regular y permanente, de cuyo producto debía extraerse la parte destinada al mantenimiento y mejora de las fortificaciones insulares. Desde su creación y hasta 1718 estuvo bajo el control de los cabildos, que arrendaban su gestión a los mismos comerciantes que gestionaban los almojarifazgos, bajo condición de mantener el destino diferenciado de sus rendimientos⁴⁵. El *Reglamento de 1718* consolidaba la existencia indefinida del tributo a cambio del compromiso real de la suspensión de los donativos, pero también ordenaba la transferencia de su gestión y rendimientos pecuniarios a la Hacienda real, agregándola al grupo de rentas generales. Los aduaneros tendrían desde entonces que recargar el arancel por almojarifazgos con el correspondiente uno por ciento, exceptuando las mercancías remitidas a Indias, y mantener contabilidad separada de su producto. El administrador de aduanas debía cumplir asimismo con la obligación de transferir 15.000 reales anuales de este producto para dotar el conocido como *Fondo de Fortificaciones*⁴⁶.

5. Derecho del Real Almirantazgo.

Se trata de una de las pocas contribuciones generales dispuestas de nuevo cuño del siglo XVIII, aunque provenga de la recuperación de un antiguo concepto contributivo. La dignidad de Almirante de Castilla se remonta al siglo XIII pero el grado estuvo mucho tiempo vacante hasta que, en 1737,

Felipe V lo rehabilitó para ofrecerlo a su hijo el infante don Felipe, regulando sus obligaciones de defensa marítima y los emolumentos que debía percibir por el desarrollo de sus funciones. El infante marchó a Italia en 1748, pero el Erario consiguió mantener y derivar hacia su tesorería las rentas consignadas.

Entre los muchos y diversos expedientes de recaudo formados y repartidos por el territorio nacional, existe una partida concreta de 15.000 reales de vellón anuales situada en concreto sobre el comercio de las islas Canarias. El recaudo del dinero podía repartirse según la *Real Cédula de 24/7/1737* entre diversos conceptos, a saber: 3.000 reales sobre los navíos de Indias, 5.000 reales sobre la exportación de vino o aguardiente y 7.000 reales por derechos de anclaje en los puertos canarios⁴⁷. Afectaba en consecuencia tanto al capítulo de rentas generales como a la navegación a Indias, como veremos. Lo específicamente incluido en rentas generales sería el expediente de anclajes, los 75 reales por amarre de un buque en cualquiera de los puertos reales de las islas. Menos de cien anclajes al año garantizaban el recaudo de la cantidad consignada, una cifra que solía alcanzarse sin grandes dificultades.

Seguimos sin entrar en cifras, pero vale la pena señalar que los ingresos de rentas generales se duplicaron durante el

⁴⁵ Para ampliar la cuestión véase el capítulo “Sistema tributario con fines indirectos de fortificación. El *uno por ciento*”, en A. Rumeu de Armas, *Piraterías y ataques navales...*, cit., págs. 614-633.

⁴⁶ Peraza de Ayala, *El régimen comercial de Canarias...*, cit., págs. 315-316.

⁴⁷ García-Cuenca Ariati, “Las rentas generales...”, cit., págs. 251-252.

período 1740 y 1780 hasta alcanzar una media interanual cercana a los 760.000 reales. De modo que, todo el entramado tributario incluido en este capítulo, producía finalmente menos ingresos para la Corona en Canarias que el producto exclusivo de las ventas legales de tabaco.

C) GESTIÓN DE LOS DERECHOS DE LA NAVEGACIÓN A INDIAS

La publicación del *Reglamento de 1718* constituye un punto de inflexión en la historia de la navegación de Canarias a Indias cuyos efectos se mantienen vigentes hasta el inicio del proceso de introducción del libre comercio. Podemos fijar el momento en que esta circunstancia afecta realmente a los canarios en el año 1773, aunque la situación no quedase formalmente regulada a nivel general hasta la publicación del *Reglamento de 1778*⁴⁸.

La regulación de la navegación canaria a Indias se constituye en 1718 como modelo de la esencia de las reformas borbónicas pues, sin introducir grandes modificaciones sobre la esencia de la permisión, da forma y consolida un nuevo marco legal sólido y permanente. Sus preceptos básicos pueden resumirse en tres aspectos: concentración del movimiento de navegación en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, fortalecimiento de la autoridad judicial del juez superintendente frente a los subdelegados de La Palma o Gran Canaria y separación simultánea de este juzgado del control del dinero generado por el abono de los derechos reales.

El reglamento confirma, en primer término, la concesión indefinida del privilegio de la navegación canaria hacia América para someterlo, a continuación, a una serie de condiciones que necesitan ser asumidas

⁴⁸ El *Real Decreto e Instrucción de 8/11/1765* autorizaba el comercio directo a unos pocos puertos de la España peninsular con otros de las islas de Barlovento, declarando abolidos diversos derechos fiscales. El *Real Decreto de 5/7/1770* extendía la autorización al puerto de Campeche. La *Real Cédula de 24/7/1772* dispone la incorporación del puerto de Santa Cruz de Tenerife a este nuevo marco legal. El *Real Decreto de 2/2/1778*, que acompaña al *Reglamento de 12/10/1778* da forma y consolida el nuevo régimen comercial.

Para ampliar la cuestión véase J. Muñoz Pérez, “La publicación del Reglamento de comercio libre con Indias de 1778”, en *Anuario de Estudios Americanos* nº 4 (1947), págs. 615-664. Sus efectos generales en A. M. Bernal (coord.), *El comercio libre entre España y América, 1765-1824*, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987. Sus efectos particulares para el caso de Canarias en F. Morales Padrón, “Las relaciones comerciales canario-americanas”, en *Historia General de las Islas Canarias de Agustín Millares Torres*, Edirca, Las Palmas de Gran Canaria, tomo III (1977), págs. 317-330; A. Guimerá Ravina, “Canarias en la “carrera de Indias” (1564-1778)”, en *Historia General de las Islas Canarias de Agustín Millares Torres*, Edirca, Las Palmas de Gran Canaria, 1977, págs. 169-184; M. Hernández González, “Introducción” en *Comercio y Emigración en América en el siglo XVIII*, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife, 2004, págs. 15-50; A.J. Khuete, “Las Canarias y la política de comercio libre de Carlos III”, en *XIII CHCA* (1998), págs. 2021-2029; C. Martínez Shaw, “Canarias y el libre comercio. Contribución a un debate”, en AA.VV., *Canarias y Carlos III*, Cabildo Insular, Las Palmas de Gran Canaria, 1991, págs. 89-111. También en los estudios clásicos de Rumeu de Armas, *Piraterías y ataques navales...*, cit., págs. 1047-50; Morales Padrón, *El comercio canario-americano...*, cit., págs. 219-20; Bethencourt Massieu, *Canarias e Inglaterra...*, cit., págs. 304-305; Peraza de Ayala, *El régimen comercial...*, cit., págs. 154-55; Guimerá Ravina, *Burguesía extranjera...*, cit., págs. 412-435 y A. Macías Hernández, “Los efectos del libre comercio sobre la economía canaria (1760-1824)”, en J. Fontana (ed.), *El comercio libre entre España y América Latina, 1765-1824*, Banco Exterior, Madrid, 1987, págs. 249-260.

por los usuarios del privilegio⁴⁹. El comercio se desarrollaría exclusivamente en regiones marginales de las colonias españolas en muchos casos desabastecidas, estaría basado en los frutos de la tierra comercializados en una cantidad limitada (1.000 toneladas anuales), quedaría reservado para los naturales de las islas así como los buques de fabricación nacional y se tendría, por último, que compensar a la Hacienda real con el abono de determinados derechos reales⁵⁰.

Las 1.000 toneladas anuales permitidas, que no llegarían habitualmente a cubrirse, se reparten entre las tres islas de realengo, con 600 toneladas para Tenerife y 200 para La Palma y Gran Canaria después del arreglo acordado entre ambas. En los retornos, sin embargo, todos los buques estaban obligados a acudir para su registro y habilitación al puerto de Santa Cruz de Tenerife⁵¹. La restricción geográfica reduce por su parte hasta ocho el número de puertos habilitados en América, con un primer grupo ubicado en las Islas de Barlovento (San Cristóbal de La Habana, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico y Trinidad de la Guayana) junto con el puer-

to de San Francisco de Campeche en Tierra Firme y los de La Guayra, Cunamá y Maracaibo en la provincia de Venezuela. El tonelaje admitido a comercio también estaba teóricamente distribuido entre dichos puertos de destino, con 300 toneladas para La Habana, otras tantas para Campeche, 200 para La Guaira y el resto a dividir entre los "puertos menores". En la práctica La Habana, La Guaira y Campeche, en ese orden de importancia, reciben más del 95 por ciento de lo exportado. Dicho tráfico debía limitarse a los frutos de la tierra o, lo que es lo mismo, a los vinos y aguardientes canarios. En cuanto a importaciones, se aplica la prohibición de traer grana, añil, perlas y tabaco por cuenta propia, así como los metales preciosos en determinadas condiciones. Solo puede traerse moneda amonedada, en pesos de plata, en la proporción necesaria para pagar a la tripulación, los derechos reales y otros 50 pesos por tonelada desplazada (con un máximo de 50.000 pesos anuales). Además de la moneda, los productos importados son los característicos coloniales como azúcar, cacao, palo-tinte y cueros, productos todos ellos de intensa demanda en los mercados europeos.

⁴⁹ El texto del *Reglamento de 1718* está reproducido en M^a C. García Bernal, "Los navíos de permisión tras el Reglamento de 1718: una valoración cuantitativa (1720-1730)", en *V CHCA*, t. I, 2^a (1982), págs. 777-792. Datos para su análisis, además de las monografías citadas, en V. Suárez Grimón, "Incidencias en el Registro de Indias, 1730-1765", en *II CHCA*, tomo II (1977), págs. 45-91; M. Molina Martínez, "En torno al comercio canario-americano. Interpretaciones sobre el artículo 4^o del Reglamento 6-XII-1718", en *III CHCA*, t. II (1978), págs. 67-83; el propio análisis de García Bernal, "Los navíos...", cit. 1982, págs. 757-77; J. Ortiz de la Tabla y Ducasse, "Comercio colonial canario, siglo XVIII. Nuevo índice para su cuantificación: la contabilidad del Colegio de San Telmo, 1708-1776", en *II CHCA*, t. II (1977), págs. 5-18; A. Guimerá Ravina, *Burguesía extranjera...* cit., págs. 353-435 e *Ibidem*, "Burocracia fiscal y sociedad "comerciante": el visador Pedro Álvarez en Canarias (1752-1755)", en *VI CHCA*, tomo I, 1^a parte (1984), págs. 423-447.

⁵⁰ García-Baquero, *Cádiz y el Atlántico...*, cit., págs. 166-170.

⁵¹ Con excepción del periodo comprendido entre la publicación de la *Real Orden de 26/11/1770* y la *Real Cédula de 9/5/ 1779* que revocaba la anterior.

Los empleados del juzgado de Indias mantienen sus funciones relativas al control y registro de navíos, concesión de licencias y ajuste de contribuciones, pero la ejecución de abonos, las cartas de pago y el ordenamiento contable se separa de la esfera de su actuación. Va a ser la propia Hacienda real, a través de un oficial dependiente del contador de las islas, la encargada de controlar los abonos y remitir los fondos a la tesorería general. La posterior liquidación de salarios y gastos de empleados del juzgado corre por cuenta de dicho tesorero. Se completaba así la separación del capital general y del juzgado de Indias del control de los caudales perteneciente al real Erario. Más aún pues, con el libre comercio, el juzgado perdería incluso la facultad de inspección de navíos, transferida en este caso al administrador de rentas generales.

El último apartado relativo a las condiciones del tráfico con Indias es, obviamente, el que más nos interesa. Se refiere a la obligación de tributar a favor de la Hacienda real en diversas situaciones, a saber: en el momento de zarpar hacia América, tras su llegada a los puertos americanos, en el retorno a Santa Cruz y, para el caso de reexportar los coloniales hacia Europa, en el momento de una nueva sali-

da. No tenemos constancia de lo que se abona en América, pero sí podemos conocer las características de las otras tres opciones tributarias que se ejecutan en las islas. Vamos a analizar la composición particularizada de un régimen contributivo al que se debieron sujetarse 265 navíos de permiso que partieron de las islas entre 1718 y 1778 más 213 navíos que hicieron el viaje de retorno durante esa misma etapa⁵².

1. Derechos de salida

El reglamento de 1718 detalla cuatro tipos contributivos aplicables en este caso. A los conocidos derechos del 2 y 1/2 por ciento por *almojarifazgo* se añaden los de la regalía de las escribanías de registro (posteriormente llamado *Salarios de Ministros de Indias*), la contribución al *Real Seminario de San Telmo* de Sevilla y el *derecho de Familias*. A estos cuatro ítems se incorporan durante el XVIII otros dos conceptos fiscales como son el *derecho de Extranjería* y, desde 1737, el porcentaje que recae sobre este tráfico del *derecho del Real Almirantazgo*. Veamos con detalle cada caso.

a) Seminario de San Telmo⁵³: Comenzamos con esta figura por encontrarse histó-

⁵² Véase S. Solbes Ferri, *Rentas reales y navíos de Indias...*, cit., págs. 178-189.

⁵³ Esta contribución ha recibido una atención significativa debido a la temprana localización del registro de sus cuentas en el Archivo General de Indias. Véase Ortiz de la Tabla y Ducasse, "Comercio colonial canario...", cit. 1977, págs. 5-18; M.A. Fariña González, "La aportación canaria al Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla", en *V CHCA*, t. II (1982), págs. 220-246; M^a C. Borrego Plá, "Rentas y alumnos canarios en el Real Colegio de San Telmo de Sevilla", en *V CHCA*, t. II (1982), págs. 249-277 y E.M^a Jiménez Jiménez, "El derecho de toneladas pagado por los navíos canarios al Real Colegio de San Telmo de Sevilla (1686-1778)", en *XII CHCA* (1998), págs. 1958-1965.

ricamente vinculada al Juzgado de Indias de Sevilla, fuera del ámbito de control de la Hacienda real y de nuestro ámbito estricto de trabajo. Lo incluimos en cualquier caso porque permite mejorar la perspectiva tributaria conjunta aplicada sobre estos tráficos.

El *Colegio Seminario de San Telmo* fue creado en Sevilla en 1681 a petición de la Universidad de Mareantes para contribuir a la formación de nuevos marinos. Como la *Real Cédula de 13/2/1686* reservaba diez plazas perpetuas para alumnos canarios, se incluye a como contrapartida a los navíos de Indias en su correspondiente financiación, ajustada en este caso al abono de 33 reales de vellón por tonelada desplazada (en adelante usaremos la fórmula gráfica 33 rls/tn)⁵⁴. El carácter fiscal del tributo corresponde al tipo de los que en Cádiz denominan *derechos de toneladas* por basar su imposición en el volumen de carga transportada, sin tomar en consideración el valor de los géneros. A diferencia del resto de contribuciones, los encargados de abonar los pagos eran en este caso los dueños de navíos, miembros por defecto de la Universidad de Mareantes sevillana, y no los maestros o dueños de la carga. El encargado de recoger el dinero era un apoderado del Colegio de San Telmo en las islas que debía remitir sin más su saldo neto a la ciudad hispalense⁵⁵.

b) Derechos de Almojarifazgo: La más antigua y principal contribución aplicada sobre el comercio de Indias se mantiene inalterada, como tantos otros conceptos, en el Reglamento de 1718. Ya sabemos que la contribución se basa en el abono del 2 y $\frac{1}{2}$ por ciento del valor de la carga constituyéndose, en consecuencia, como un impuesto *ad valorem* y no como un derecho de toneladas. La realidad es que el volumen completo de carga se declara al menos legalmente compuesto en su totalidad por vinos y aguardientes, valorados en 1.500 rls/tn *grosso modo*. El 2,5 por ciento de dicho valor son los 37,5 rls/tn que podían abonar los navíos a cambio de la supresión de los registros⁵⁶. Este tributo lo pagan, evidentemente, los maestros o dueños de la carga y su producto se agrega al conjunto de almojarifazgos exigidos por administradores o arrendadores de rentas generales.

c) Salarios de Ministros de Indias: Es el único concepto contributivo que se abona de igual modo a la salida que al retorno de los buques. Se trata del pago del canon por la ejecución del registro por parte del juzgado de Canarias preceptivo para la obtención de la licencia de salida o entrada a puerto del buque. Con su producto deben financiarse los emolumentos correspondientes a los empleados del juzgado que participan en el

⁵⁴ Véase Fariña González, “La aportación canaria...”, cit., págs. 235-246.

⁵⁵ Los apoderados en Jiménez Jiménez, “El derecho de toneladas...”, cit., pág. 1960.

⁵⁶ Valoración fiscal a la baja, lo que garantiza la aceptación del acuerdo por parte de los cargadores, según los datos de A. Macías Hernández, “El dinero de América. Remesas indianas y economía canaria (siglos XVI, XVII y XVIII)”, en *Homenaje a Antonio Bethencourt Massieu*, vol. II (1995), págs. 253-320. Véase también Morales Padrón, *El comercio canario-americano...* cit., págs. 332-337.

acto (juez, escribano y guarda mayor). Después de la publicación del reglamento de 1718, esas mismas personas continuarían ejerciendo su labor de registro y formación de licencia pero, tras el *real decreto de 11/12/1726*, el dinero abonado debía quedar en manos del contador de la tesorería de las islas, que abonaría los perceptivos salarios y gastos del juzgado pero, caso de producirse algún excedente, dispondría libremente del dinero por cuenta de la Hacienda real. Su carácter fiscal es el de un nuevo derecho de toneladas, valorado en este caso en 24,4 rls/tn, abonado asimismo por capitanes o maestros de navíos⁵⁷.

d) Derecho de Familias: Por la *Real Cédula de 25/4/1678* recaía sobre los navíos de Indias, a demanda de las propias autoridades insulares, la obligación de embarcar para el Nuevo Mundo a cinco familias de cinco miembros por cada 100 toneladas de carga desplazada⁵⁸. Pese a la aparente firmeza de esta disposición, cualquier buque podría no obstante sustituir el cumplimiento de su obligación por el abono en metálico de una cantidad equivalente al coste estimado de los fletes por esas mismas familias, valorados en este caso en 75 rls/tn o, lo que es lo mismo, 300 rls/persona o 1.500 rls/familia. La cantidad abonada se depositaba entonces en un fondo para asistencia de emigrantes, que servía para subvencionar el

dinero entregado a las familias emigradas o para compensar a los capitanes de los buques que llevaban un número de personas superior al de su obligación. Es esta la famosa contribución fiscal disfrazada en algunos ámbitos de la historiografía canaria con la denominación de *contribución de sangre*.

El caso más habitual es el de navegar sin familias emigradas, abonando la correspondiente contrapartida en metálico: 202 de los 265 navíos que partieron para Indias lo hicieron así. En el resto de los casos, el traslado de personas se convierte en muchos casos en el objetivo económico del viaje, a causa de las compensaciones señaladas: los restantes 52 navíos llevaron a 4.190 personas a América cuando, según nuestros cálculos, no habrían estado obligados a transportar más de 1.500⁵⁹. Estamos hablando en definitiva de otro derecho por toneladas deducible para el caso del traslado a América de las familias pobres de Canarias⁶⁰. La *Real Cédula de 21/8/1764* declaraba suspendida, además, esta fórmula migratoria oficial y subvencionada, pero no la contraprestación contributiva, con lo que el derecho de familias adquiría desde entonces un carácter única y exclusivamente fiscal.

e) Derecho de Extranjería⁶¹: En los inicios del XVIII la industria naval española

⁵⁷ Peraza de Ayala, *El régimen comercial*, cit., págs. 136, nota 393.

⁵⁸ M.A. Fariña González, "El derecho real de transporte de familias y su desarrollo en el comercio canario-americano (siglo XVIII)", en *XV CHCA* (2002), págs. 862-881.

⁵⁹ Véase Solbes Ferri, *Rentas reales y navíos de Indias...*, cit., págs. 196-200.

⁶⁰ Véase Peraza de Ayala, *El régimen comercial*, cit., pág. 88, nota 283 y pág. 136. También F. Morales Padrón, "Las Canarias y la política emigratoria a Indias", en *I CHCA* (1977), págs. 210-292.

⁶¹ V. Suárez Grimón, "Construcción naval...", cit., págs. 783-881 y L.J. Ramos, "Navíos extranjeros habilitados como nacionales para efectuar el comercio con América a mediados del siglo XVIII", en *II CHCA*, t. II (1979), págs. 19-32.

había quedado prácticamente destruida y se había consolidado el predominio de los barcos extranjeros incluso en la propia Carrera de Indias. El deseo borbónico de reactivar la Marina española se plasma en la *Instrucción de 1720* que ratifica la plena vigencia del régimen de exclusividad en los tráficos con América para los navíos fabricados en España o en sus colonias. Los buques extranjeros adquiridos antes de esta fecha podrían seguir operando a cambio de contribuir a la Hacienda real con 62 rls/tn (33 reales de plata) destinados al fomento de los astilleros reales. Los adquiridos con posterioridad incrementan la cuantía de dicha contribución hasta los 188 rls/tn (100 reales de plata). Estamos hablando de un nuevo derecho de toneladas aplicado en virtud de una política mercantilista destinada al fomento de la industria nacional y no al incremento de la recaudación tributaria. Conviene matizar además su eficacia limitada puesto que, en caso de conflicto bélico, se autorizaba el tráfico de neutrales y se prohibía el de enemigos, con lo que la gabela quedaba anulada. Lo mismo sucede tras la publicación de los primeros decretos del libre comercio, de modo que el impuesto fue exigido, en Canarias y en el resto de España, exclusivamente durante los períodos 1720-39 y entre 1752-56. Las posibilidades para burlar su imposición también eran muchas⁶².

El aspecto quizá más interesante de la nueva contribución, es la inclusión de una cláusula añadida al concepto fiscal, que obliga a agregar al importe final de tasación un *15 por 100 por el valor de su traslado a Cádiz*. Se trata de una cláusula que pretende dejar claro, además de que los costes del transporte del dinero recaen sobre el sujeto fiscal, que el producto del expediente pertenece exclusivamente a la Hacienda real y que puede ser legalmente derivado a Cádiz. Es el carácter propio de los nuevos tributos del siglo XVIII, lo que no excluye la posibilidad de que, si el rey lo desea, se pudiera utilizar el dinero dentro del propio archipiélago, como se hizo en muchos casos.

f) Derecho del Real Almirantazgo: Ya hemos hablado en el capítulo correspondiente a rentas generales de esta novedosa contribución establecida en 1737. Recordemos ahora que, de los 15.000 rls/año que recaen sobre el comercio de Canarias, 7.000 corresponderían a anclajes, 3.000 a navíos de Indias (a razón de 3,2 rls/tn sobre las 1.000 toneladas permitidas) y 5.000 a la exportación de frutos de la tierra (6 rls/tn de vino) amén de la cláusula del 15 por 100 por traslado a Cádiz⁶³. Todas las partidas afectan a la navegación a Indias: a la necesaria cuota sobre el anclaje del navío, se añade un derecho de toneladas

⁶² A. Guimerá Ravina, “Guerra internacional y comercio atlántico: el caso de Canarias en el siglo XVIII”, en *V CHCA*, tomo IV (1982), págs. 469-470 nos explica cómo se acudía a diferentes métodos y engaños en la obtención de licencia para el comercio bajo bandera neutral.

⁶³ Peraza de Ayala, *El régimen comercial*, cit., págs. 132-133 señala que los cabildos trataron por todos los medios de conseguir la supresión de la imposición proponiendo se sacase el dinero necesario de los fondos de San Telmo o del capítulo de Salarios de Ministros de Indias.

específicamente impuesto sobre el volumen de su carga y otro sobre la composición principal de la misma. La recaudación del tributo se simplifica, sin embargo, por la sensata vía de estimar que toda la carga de los buques está compuesta por vinos y aguardientes, para calcular así la imposición y evitar, una vez más, la necesidad del registro. Este pragmatismo contributivo resulta muy frecuente en el Antiguo Régimen cuando el acuerdo interesa a las partes. Nos vamos a situar en los 9,2 rls/tn, que no es mucho dinero, más 75 reales de anclaje (a la ida y al retorno) y el 15 por ciento del traslado a Cádiz. La evolución de los ingresos del expediente guarda una relación directa con las vicisitudes del tráfico con Indias, pero podemos afirmar que se recaudaba el dinero previsto sin mayor dificultad. Además, cuando llegue el momento oportuno, también se aplicará este concepto sobre las embarcaciones habilitadas para el libre comercio con América.

En resumen, la tributación impuesta sobre la salida de los navíos de Indias variaba en función de las características de la fabricación del buque, la coyuntura política internacional o el transporte de familias. Nuestro análisis concluye que se debía abonar una media situada alrededor de los 166,5 rls/tn, lo que representa algo más del 10 por ciento del valor de la carga transportada, estimada como decimos en unos 1.500 rls/tn. Se trata de un margen contributivo muy favorable para Canarias, en comparación con lo que se está exigien-

do en Cádiz, que justifica tanto la realidad del privilegio canario como la atracción del libre comercio, gravado entonces con tributos que se sitúan entre el 7 y el 3 por ciento del valor de la carga.

2. Derechos de retorno y reexportación

Es bien sabido que la ganancia del comercio indiano se encuentra, no en la exportación de los productos de la tierra, sino en el retorno de la plata amonedada y la reexportación hacia Europa de los coloniales adquiridos en América⁶⁴. La principal ventaja para el mercado canario es, sin duda, la liquidez monetaria ofrecida por los retornos que permite adquirir mercancías en el extranjero. Pero esta es sólo una parte del negocio, que no llega posiblemente a representar ni tan siquiera la mitad del mismo. La otra parte se refiere a los coloniales importados, pues no es exagerado considerar que pudieran en su práctica totalidad continuar su ruta hacia el Continente. Este movimiento de mercancías genera su correspondiente apartado fiscal referido a los derechos reales exigidos en Santa Cruz al retorno de los navíos y, en su caso, los nuevos derechos de reexportación a Europa.

a) Salarios de Ministros de Indias: Podemos comenzar a describir la carga tributaria que recae sobre los géneros importados con la referencia a una contribución conocida. Se trata de la necesaria licencia de entra-

⁶⁴ Peraza de Ayala, *El régimen comercial*, cit. pág. 157.

da a puerto que obliga a abonar el mismo concepto que a la ida por derechos de escribanía que fueran convertidos en 1726 en salarios de ministros de Indias. No resulta necesario añadir otra cosa a la argumentación expuesta en el epígrafe correspondiente salvo recordar que estimábamos dicha carga contributiva en los 24,4 rls/tn. a abonar por los maestros o dueños del navío.

b) Derechos de Tabla Mayor: Los retornos debían abonar, como concepto tributario general, el 5 por ciento del valor de la carga transportada. El arancel particulariza en este caso la contribución que recae particularmente sobre los géneros de tránsito frecuente, a saber: 2,5 reales de plata por pieza de cuero curtida (2 reales si es al pelo), 3 reales de plata por quintal de palo de Campeche (5 reales si es palo brasilete) y 16 reales de plata por quintal de azúcar o de cacao en bruto (aunque este último producto fue declarado exento en 1720 con el propósito de fomentar su comercialización). A estas cantidades hay que añadir el famoso 15 por ciento por costes del traslado del dinero a Cádiz.

Hemos podido comprobar que, aún siendo porcentualmente inferior, el rendimiento de las contribuciones por retornos triplica la cantidad de dinero ingresada por derechos de salida. Este dato nos permite considerar que el valor de la carga transportada por los navíos de Indias en su vuelta a las islas podía llegar a ser ocho veces superior al de la ida.

c) Contribución por Frutos de Indias: Estrictamente hablando, ya no estamos

dentro del ámbito de actuación de los navíos canarios de la permisión, pues la reexportación de mercancías hacia la Península o el resto de Europa se sitúa al margen de ella. Puede desarrollarse en barcos de cualquier nacionalidad no enemiga y quedaría en principio sometida al abono en las aduanas de los derechos por almojarifazgos y el resto de agregados a rentas generales. Lo que sucede es que, al gravar la salida de mercancías que ya han tributado el 5 por ciento de su valor por derechos de tabla mayor, el reglamento dispone la obligación de sacar nuevo registro y abonar la contribución, pero ajustada en este caso a tan sólo el 2 por ciento del valor de la carga. Si las mercancías son remitidas a un puerto nacional, se podría incluso descontar lo abonado en Canarias sobre los derechos de entrada al puerto en cuestión. Este apartado fiscal también incluye la cláusula del 15 por ciento por gastos de conducción a la Corte y quedó suprimido con la habilitación del puerto de Santa Cruz para el libre comercio en 1772.

El dinero líquido disponible para la Hacienda real derivado del espacio recaudatorio referido a los navíos de Indias no es, con mucho, equiparable al obtenido por tabaco o rentas generales. Podríamos decir que aporta la cantidad que falta para equilibrar la cuantía recaudada por tabaco con el producto añadido de rentas generales y navíos de Indias. La distribución posterior del dinero, dispuesta por la secretaría de Hacienda hasta 1771, es muy simple: el dinero de rentas generales y navíos de Indias queda en las islas mientras que el producto del tabaco se deriva a Cádiz para

atención de los gastos generales de la Monarquía.

V. CONCLUSIONES

Muchas cosas podríamos decir aún sobre la diversificación de los tráficos, la rentabilidad de los circuitos comerciales, el origen de las mercancías comercializadas o, simplemente, la evolución de la balanza comercial de las islas Canarias. Pero nuestro propósito en este trabajo era el de concentrarnos en la presentación del régimen fiscal de Canarias, y expresamente el aplicado en este archipiélago durante el siglo XVIII. Esta labor ya ha concluido, así que dejamos el resto de asuntos para futuros estudios, mientras nos apresuramos a extraer las principales ideas derivadas de lo expuesto en estas páginas.

Primera.- El argumento principal es que el régimen fiscal particular de la Hacienda real en Canarias se basa en la esencia del privilegio, por exención continuada de contribuciones sobre el consumo interno y el permiso para navegar directamente a Indias al margen de la Casa de Contratación de Sevilla. Ese planteamiento se consolida en el momento de la conquista y perdura durante todo el Antiguo Régimen hasta la reforma liberal del siglo XIX.

Segunda.- En el siglo XVI se define la configuración de una suave tributación real que no debía estorbar el desarrollo económico y demográfico de las islas y que se basa en la exacción de los tres conceptos contributivos de almojarifazgos, tercias y orchillas. El privilegio fiscal se extiende en

este caso hacia la imposición de unos reducidos derechos de almojarifazgo del 6 por ciento sobre el valor de la carga (2 y $\frac{1}{2}$ por ciento si viaja a América).

Tercera.- La ofensiva fiscal del siglo XVII consolida la exacción conjunta en aduanas del apartado contributivo que podríamos llamar tradicional, al que agrega nuevas fórmulas contributivas. Estas son el arbitrio donativo del uno por ciento que recarga los almojarifazgos, los derechos de lanzas y medias annatas pero, sobre todo, el monopolio del tabaco. Mientras tanto, se dispone una regulación más exigente sobre el tráfico con Indias gestionada a través de un juzgado centralizado en Santa Cruz de Tenerife.

Cuarta.- Las reformas borbónicas del siglo XVIII no atentan contra la esencia tributaria del archipiélago o los expedientes dispuesto en su caso, pero tratará por todos los medios de modificar y mejorar los mecanismos de gestión y de recuperar asimismo el control sobre la recaudación y el uso de los caudales. El sistema de la Hacienda real en Canarias se dispone completamente y de nueva planta durante la etapa 1718-1726, consolidando tres entramados administrativo-fiscales perfectamente diferenciados como son los de rentas generales, renta del tabaco y navíos de Indias.

Quinta.- La renta del tabaco, la joya de la Corona, se convierte muy pronto en el expediente fiscal de mayor rentabilidad. El deseo del gobierno de introducir la administración directa del monopolio se alcanza plenamente en las islas en 1726, antes incluso que en otros territorios de la

Monarquía. El producto neto de su recaudación se libera conscientemente de cualquier tipo de obligación sobre el gasto interno, para disponer libremente su envío a la tesorería de Cádiz desde donde acudir a los gastos generales de la Monarquía. Esta situación se mantiene inalterada hasta 1771.

Sexta.- El sistema de rentas generales debe gestionar, desde su localización en las aduanas de los puertos reales, los tributos tradicionales de Canarias junto con las novedades añadidas. El modelo de gestión a aplicar, con más dudas en este caso, es también el de administración directa. El producto obtenido va a ser preferentemente invertido en el abono de salarios y gastos de administración y gobierno de las islas.

Séptima.- La navegación a Indias se regula sobre la nueva base dispuesta por el *Reglamento de 1718* que, además de consolidar y regular dicho tráfico, dispone que la recaudación derivada de la exacción de

tributos consignados fuese por cuenta de la Hacienda real. Con el producto obtenido se puede hacer frente a las obligaciones contraídas por el juzgado de Indias en cuanto a salarios y gastos, el resto queda a disposición del real Erario.

Octava.- La recuperación en las islas Canarias del control del gobierno y recaudación de rentas reales por parte de la Hacienda real durante el siglo XVIII se constituye como una auténtica realidad. La creación de la tesorería real de las islas testimonia este hecho, concentrando en sus arcas los ingresos de rentas generales, navíos de Indias y, después de 1771, también del tabaco. Se conserva durante todo el Antiguo Régimen la esencia del privilegio en cuanto al modelo de tributación canario se refiere, pero la evolución histórica no deja al Archipiélago exento de importantes reformas, de carácter fundamentalmente administrativo y contable, que lo alteran sustancialmente.