

# FISCALIDAD Y FRANQUICIAS EN CANARIAS DURANTE EL ANTIGUO RÉGIMEN

*Antonio de Béthencourt Massieu*

Viene siendo tradición que durante los *Coloquios de Historia Canario Americana* se incluyan al menos un Seminario sobre un problema o problemática que de alguna manera afecte en forma trascendente al pasado de las Islas Canarias.

Si tenemos en cuenta que el último Coloquio fue clausurado por el maestro John Elliot con una brillante exposición sobre su novedosa concepción unitaria del Océano Atlántico y sus límites continentales, éste se nos presenta como grandiosa construcción de la Civilización Occidental, que inicia con los Grandes Descubrimientos y acaba con la Era de la Globalización.

Reconoce Elliot que la idea inicial le fue sugerida por la lectura del *Mediterráneo y el mundo mediterráneo* de Braudel. Mediterráneo filipino que no fue precisamente unitario, sino frontera entre Cristiandad e Islam, lo que le obligó a retroceder como basamento de su concepción al *Mare Nostrum* romano.

De la metodología que propone para llevar a buen fin su concepción, se deriva como a lo largo del tiempo, las Islas macaronésicas juegan un papel importante y en especial el archipiélago canario. Papel estelar no sólo en cuanto sucedía en el Atlántico medio, o el de la Carrera, sino en el septentrional, o anglosajón, y el meridional, o lusitano.

Sabido de todos, por lo que toca a nuestras Islas su temprana incorporación a los circuitos atlánticos, generadores del capitalismo, y su dependencia económica de los centros neurálgicos foráneos.

Y en esta exitosa incorporación –sin que en la misma padeciera crisis, incluso de gravedad– el acierto radicó en su situación, clima, fertilidad y un largo etcétera. Pero para consolidarlo necesitaba también entrar con un sistema fiscal de tal levedad que le permitiera ser centro de atracción, dado su alto nivel de competitividad.

Como semejante *status* supone un fenómeno de larga duración, pues abarca desde fines del Cuatrocientos a la actualidad, es por lo que propuse como tema de este seminario Franquicias *versus* fiscalidad en la Historia de Canarias. Consideraba y considero que el tema constituye no sólo un signo trascendental de su identidad y necesitado de nuevos enfoques y más firmes contribuciones, así como un debate entre opiniones controvertidas, y novedosas sugerencias que faciliten futuras investigaciones. Pues es acuciante profundizar a la vista de la incorporación de las Islas a la Unión Europea y su indispensable tratamiento a las islas por su situación ultraperiférica.

Dije trascendental signo de identidad, pues con el mismo están imbrincados otros importantes, como los de frontera, mestizaje, migraciones, aislamiento y apertura al exterior, cosmopolitismo, cultura dinámica, etc., ya que este conjunto está marcado en alguna medida

por la evolución económica de larga y media duración, en las que juega papel de protagonista las exenciones fiscales o su carencia.

La ponencia que me fue encargada abarca la Modernidad, pues las vicisitudes sobre el tema durante la Edad Contemporánea, exigen una metodología expositiva diferente e inabarcable en el tiempo.

Me reduciré, por otro lado, a exponer dos tipos de cuestiones con desarrollo cronológico: la tributación fiscal de las Islas al Real Erario y sus repercusiones en cuanto a la producción, mercados y efectos en las balanzas comerciales. Respecto a la fiscalidad eludo comparaciones con la nacional, pues otros ponentes con más competencia que el que habla, lo tienen como tema.

También omitiré todas las interpretaciones anteriores al año 1984. Hasta el mismo carecíamos de un planteamiento correcto del desarrollo económico de las Islas. 1984 fue el año en que el catedrático de La Laguna Antonio Macías Hernández presentó su tesis doctoral en ocho volúmenes sobre *Economía y Sociedad de Canarias durante la Edad Moderna*. En la misma y aportaciones posteriores explica que el desarrollo, tras la conquista, estuvo basado en dos modelos bipolares: la imbricación entre una producción agroexportadora a cambio de manufacturas para el mismo. Azúcar y vino en las zonas costeras de regadío y cereales, policultivos y ganadería en las medianías y las islas de Lanzarote y Fuerteventura, como *graneros de Canarias*.

Las exitosas exportaciones del azúcar, primero al área mediterránea y luego a Flandes, de donde se expande por la Europa atlántica, permitieron amortizar los gastos de la conquista y su puesta en producción –obras hidráulicas e ingenios–, y aún permite altos beneficios, que implican inmigración y desarrollo. Fenómeno este último que se acentuará con la suplantación de este producto por el viñedo.

¿Y cuál fue el secreto del buen funcionamiento del modelo? Al bipolar productivo, se agregó el monetario: mientras en el exterior se opera con uno abierto, en metales preciosos, en el que se refleja con rapidez las oscilaciones generadoras en las plazas integradas en los circuitos atlánticos; en el interior donde circulaba con preferencia moneda fraccionaria, los cosecheros –regidores de los cabildos–, sostienen los precios tanto de la producción de autoconsumo como de manufacturas importadas. Mientras los productos de agroexportación con el paso del tiempo aumentaron en cantidad y precio, los del mercado interno permanecen casi estacionarios. Consecuencia: la balanza de comercio inicial con *supéravit*, estará aumentando al paso del tiempo.

Como consideración previa para el tema conviene aclarar que la moneda no es sino otra mercancía. Por tanto la sobrevaloración con que circulara, dando lugar a un sistema monetario provincial o local, no obedece a otra causa que al incremento que supuso el coste de flete y seguro. Por tanto, no se trató con esta consideración privilegiada ejercer atracción de numerario.

Como explica A. M. Macías el sistema persistió hasta la reforma monetaria de 1686 y estaba integrado por piezas castellanas, lusitanas e indianas.

El premio comportaba que el *real de plata* que en Castilla circulaba por el valor de 34 maravedís, en Canarias lo hacía por 48; y el *ducado* que equivalía a 11 reales, circulaban

respectivamente por 374 maravedís (11x34) y 528 (11x48). Y en proporción los tostones portugueses o las piezas de las cecas indianas.

El interés originario de los Reyes Católicos por Canarias es claro: adquirir una base de apoyo, en el enfrentamiento con Portugal, que permitiera alcanzar el Golfo de Guinea en demanda del oro sudanés. Lo prueba la adquisición de la soberanía de las tres islas por conquistar –las denominadas realengas– y la urgencia en conquistar Gran Canaria, la única realizada a costa de su real erario, mientras La Palma y Tenerife lo fueron por iniciativa privada. Una vez asegurada la que por otro lado les permitiera llevar adelante su proyecto sobre el NO africano, luego abandonado tras el descubrimiento de América, y los tratados de Tordesillas (Rumeu de Armas).

Una vez logrado el objetivo había que asegurarlo para lo que era necesario poblarla y al tiempo amortizar los gastos de la empresa, mediante su puesta en producción. Para hacer atractivo el proyecto, no existía otra solución que dotar al mismo de un *régimen poco gravoso*, como medio de acelerarlo.

¿En qué consistió este régimen? Según el profesor Aznar Vallejo en su obra sobre la aculturación de las Islas, en 1487 se concedió a Gran Canaria la exención de la onerosa *alcabala* y demás pechos, reduciendo la tributación a solo el *almojarifazgo* y las regalías. O sea a una tributación del 3% *ad valorem* de todas las mercancías que entraran o salieran por sus puertos, por un plazo de veinte años. Al concluir en 1507, fue prorrogado el privilegio, con una subida de dos puntos porcentuales, 5%, a los pobladores.

Privilegio extendido a favor de Tenerife y La Palma en 1502 a sus pobladores, exceptuando a los grancanarios. Privilegio fiscal que en 1525 se prerroga con carácter de indefinidos, durando hasta 1812, Cortes de Cádiz.

En la renovación de 1525 quedaba el privilegio restringido a los vecinos y moradores con *casa poblada*; pero los mercaderes foráneos y forasteros estarían obligados a tributar la alcabala, como medio de incitar el avecindamiento, aunque tal excepción no tuvo una aplicación efectiva.

El nuevo régimen –en palabras de Aznar– descansaba sobre la percepción del almojarifazgo, cuyos tipos eran inferiores a los aplicados en Andalucía y se veían aún más por el sistema de aplicación, consistente en evaluaciones globales encabezadas por los concejos. Este impuesto recaía sobre el comercio exterior, ya que el interior quedó en Gran Canaria medio liberalizado, por la supresión de las onerosas alcabalas.

Hubo excepciones del almojarifazgo para las manufacturas reembarcadas en el plazo de treinta días, las que circularan entre las islas y en 1533 las maderas procedentes de Tenerife y La Palma con destino a Gran Canaria, por el gran consumo de la misma en los ingenios y trapiches, así como otras mercancías de no excesivo valor.

Por la bula *Ortodoxia fidei* de 15 de mayo de 1478 los Reyes Católicos obtienen de Inocencio VIII el derecho de Patronato sobre Granada y Canarias. Por la misma los reyes quedaban obligados a construir y sostener los templos y al clero. Sin embargo, Fernando se eximió de esta pesada carga renunciando en el caso de Canarias a los diezmos que cedió al

Cabildo de la Catedral de Santa Ana, reservándose las *tercias reales* o dos novenos de la masa diezmal.

Esta renta eclesiástica supone una entrada importante junto con el almojarifazgo en su real erario, ya que otras posibles entradas, como la moneda foránea, las regalías (orchilla, sal, conchas marinas, cabalgadas, rescates, armadas) o las penas de Cámara, estuvieron asignadas para salarios o concesiones por servicios a la Corona, o tuvieron una vigencia limitada.

En cuanto al valor de las mismas la documentación impide ni siquiera una evaluación del tipo cuantitativo. Tan solo para la primera época algunos datos dados a conocer por Aznar Vallejo, que expondremos como muestra del rápido desarrollo de la producción en el periodo inicial tras la conquista.

El almojarifazgo de Gran Canaria y las *tercias reales* de Gran Canaria pasaron de 440.000 maravedís en 1494 a 1.160.960 en 1526. De Tenerife y La Palma desconocemos las cifras del almojarifazgo. Sin embargo, conocemos algo mejor el rendimiento de los diezmos. Los 534.800 maravedís de 1503 ascienden a 1.238.568 en 1522.

A partir de 1560 en adelante es posible saber con alta precisión la evolución de la masa decimal, y por tanto, el valor de las *tercias reales*, series que han sido rigurosamente verificadas por el profesor Antonio Macías, con el objeto de conocer la evolución de la producción agropecuaria del archipiélago.

De las rentas arriba citadas se pagaba los salarios de los Gobernadores. El resto iba destinado a los gastos generales del reino, “en los que sólo de forma excepcional figuran los consignados” a las necesidades insulares.

Es necesario, aunque el fenómeno sea conocido, realizar un rápido análisis a la evolución de los productos de exportación –azúcar y vino–, que explican el saldo de las balanzas de comercio. La dependencia del saldo de las mismas justificarán o no la bondad del sistema de franquicias y privilegios, modelo que funcionó, sólo con leves matices hasta el final de la modernidad. Modelo del que adquirieron clara consciencia los canarios, hasta convertirlo en su signo de identidad, que subsiste hasta el presente. Tanto que en los momentos de carencias de la Real Hacienda, cuando se intentará introducir nuevas tributaciones, el rechazo fue tan generalizado, que supuso la marcha atrás de los gobiernos centrales.

El motor que puso en marcha la consolidación de la conquista y la base de un desarrollo económico que supuso incorporación con aumento demográfico, la amortización de los costes de la conquista y la puesta en producción, logrando además el modelo, tal como lo describimos, generó un ciclo casi biseccular de crecimiento, fue el cultivo de la caña dulce.

La misma se adaptó con facilidad a las fértiles tierras llanas y costeras de regadío. Aunque su cultivo y elaboración azucarera se verificó en parte con técnicas y personal especializado de Madeira, fueron los genoveses, que habían invertido capitales en la conquista de Gran Canaria, los que obtuvieron extensas tierras como *datas*, las pusieron en producción, invirtiendo en obras hidráulicas y levantaron ingenios, de los cuales sólo en esta isla alcanzaron la cifra de veinticinco. Gran Canaria genera el 50% de la producción, seguida de La Palma y más atrás, Tenerife.

En un principio el mercado del azúcar fue el Mediterráneo y en especial la plaza de Génova. El descubrimiento de América supuso un nuevo escenario, las plazas flamencas, centros de irradiación para la Europa central y nórdica. Relaciones tan intensas que explican la riqueza de obras de arte en las islas azucareras.

Sin embargo, el ciclo sacarocrático no fue muy largo, pues los portugueses plantaron caña dulce en Brasil y pronto le siguieron las islas del Caribe. Con agua abundante, mano de obra barata, explotación colonial a base de esclavos, su competencia fue insostenible a pesar de la presión fiscal y el mayor coste en los fletes, en función de la distancia y los seguros.

Si la producción de los azúcares canarios representaron, según lo en claro el profesor Macías, el 74,5% del producto bruto, frente al 21,5 y 4,5% de los cereales y policultivo, respectivamente, en fechas tempranas, ya en 1522 su producción bajó a un 44%, mientras los cereales subían al 36,7% y el policultivo el 19,7. Reflejo de la presencia en los mercados del azúcar brasileño. Discurso que se prolongará en la década de 1560-70 con un 26,4% y la media entre 1610 a 1614 alcanza tan sólo un 12%. O sea a comienzos del siglo XVII estaba en vías de extinción.

La crisis afectó sólo y más duramente a Gran Canaria, que perdió la hegemonía sobre el resto del archipiélago. Como es lógico supuso un descenso en el flujo inmigratorio que se denota en la demografía, pues además tuvo que soportar la pestilencia atlántica en el tránsito secular. Sin embargo, muchos de los dueños de ingenios vinculados a las Islas, los establecieron al otro lado del *charco*, aumentó la exportación de cereales a las islas macaronésicas, las plazas norteafricana, lusitana y al mismo Portugal. Pero, sobre todo, la creciente producción vitivinícola en Tenerife, en La Palma y La Gomera.

Es sabido cómo los frailes en las expediciones de asentamiento portaban las tres plantas de productos sacramentales: trigo, vid y olivo. Las Islas no fueron excepción y el viñedo arraigó de tal manera que hacia 1530 la producción era suficiente no sólo para el autoconsumo, sino de excedentes exportables. La variedad *vidueño* encuentra el terreno adecuado en zonas de secano, mientras el *malvasía* fructifica en las de regadío, con el millo, cuando surgen las dificultades para la caña dulce. Mientras aquél gana los mercados indios y el Golfo de Guinea, éste se expande por el NO europeo y en especial por Inglaterra.

La nueva explotación es más barata que el azúcar y de menor coste de la mano de obra. Entre 1559 y 1614 alcanza el 38,7% del valor total de la producción frente al 38,4 de los cereales y tan solo el 12 del azúcar. Advirtiendo que Gran Canaria, sólo produce el 14,4 frente al 25% del azúcar y en La Palma aventaja por fin a ésta, con un 75%.

Como consecuencia de su transformación, Gran Canaria perdió la hegemonía económica, y la tinerfeña condujo a una regionalización, pues desde *el sistema económico isla* se pasa a un *espacio económico archipelagal*. Los suelos se aplicaron a los cultivos más adecuados y a los microclimas, lo que condujo a producciones complementarias, o sea un solo mercado, y el consiguiente flujo monetario (Juan Núñez de la Peña). Gracias a la afluencia de plata, Macías ha llegado a establecer que la renta *per cápita* alcanzó las 9,75 fanegas de trigo, cuando como es sabido, la necesidad para cubrir las necesidades era de 5 a 6 fanegas. Complementariedad que facilitaba la navegación interinsular por su baratura.

Marginamos el mercado guineano de los vinos, en razón de su volumen y necesidad de una evaluación cuantitativa, aunque el profesor Lobo Cabrera ha dejado constancia del alto rendimiento de las expediciones, de hasta un 150%, en la primera mitad del siglo XVI.

El tráfico de vidueño en Brasil fue de enorme intensidad desde temprano. Su desarrollo se produjo en alto grado con el establecimiento de Felipe II en Portugal. Canarias fue refugio de mercaderes conversos lusitanos, que se enriquecen con su tráfico. Inglaterra –Portugal– Canarias - Brasil, tanto que gozaron del arrendamiento del almojarifazgo insular.

El más interesante de este grupo, como ha estudiado el profesor Anaya Hernández, fue Duarte Enríquez. Acusado por otro converso a la Inquisición, abjuró en la provincia de Holanda y en Inglaterra gozó de enorme influencia sobre Cronwel, al tiempo que seguía su lucrativo negocio en Canarias.

Este rico filón entrará en descenso a partir de 1640 con la sublevación de Portugal, que recibió el apoyo de Inglaterra a favor de los vinos lusitanos, y con mayor intensidad a partir de 1680, cuando en Minas Gerais de Brasil se descubre el máspreciado metal precioso que dio origen a las *Naos d'Ouro*.

También al vidueño se le ofreció otro mercado excepcional: las Indias hispánicas, gracias a la situación, fletes más baratos, la leve fiscalidad –2,5 peso por pipa frente a los 17,5 que importaba los embarques en Sevilla–, y la navegación fuera de Flotas y Galeones, lo que permitía un abastecimiento previo al arribo de éstas. Si añadimos la flexibilidad de los juzgados de Indias, era impensable competir.

Cantidad de ventajas que aprovechan los cargadores del consulado de Sevilla, que embarcan vidueño cuando las flotas tocan en Canarias. Un ejemplo, el tinerfeño Araujo, que de negrero pasó a ser el principal cargador del Consulado sevillano (Vranich). Cuando los cosecheros andaluces, no los cargadores, consigan a través de la Casa de Contratación la prohibición del tráfico desde Canarias a América, y en 1629 limitan su permiso a 1.200 toneladas (Peraza de Ayala, Morales Padrón, Béthencourt), la respuesta es el contrabando. Si el informe de 1610 asegura que entre ocho y diez mil pipas de vidueño salían todos los años, el de 1613, lo eleva a 12.500 repartidas entre el Caribe, Nueva España y Tierra Firme.

Pero el negocio no se reducía al vino sino a la introducción de contrabando de los mercaderías depositadas en las Islas a cambio del malvasía. Por ello, es sostenible que la práctica mercantilista castellana no afectara a este tráfico de caldos con América, que vería su fin el día que a Inglaterra deje de interesarle el malvasía. También los ingleses establecidos en las islas caribeñas y América septentrional fueron unos excelentes consumidores de vidueño. El centro distribuidor situado en las Barbados. “En el año 1660 –nos dice Viera– era la época de su grandeza. Tenerife hacía en ella un tráfico floreciente de sus vinos. Aunque se portaban en barcos ingleses, también eran muchos los canarios que participaban en el mismo”.

El mercantilismo imperante llevó a Inglaterra en su rivalidad con Holanda a poner en práctica la política de las *Actas de Navegación*. Por la *Staple Act* (1663) se imponía que la navegación a sus colonias y regreso tendría que verificarse en barcos ingleses, con salida y regreso a sus puertos. Suponía al vidueño, pagar almojarifazgo de salida y aduanas de desembarco, reembarco, y desembarco en puerto americano, carga fiscal inasumible, y si al tiempo añadimos manipulaciones perjudiciales para la calidad, “mientras los portugueses

quedaban exentos, golpe tanto feliz para la isla de Madeira como funesto para Canarias”, sentenció Viera y Clavijo.

Era el fin de un próspero negocio, que los isleños procuraron soslayar mediante el contrabando y el *falso Madeira*, consistente en añadir al vidueño algo de aguardiente y vino de Tarragona, estudiado por Guimerá Ravina.

Suprimido por los turcos los suministros de malvasía, al ocupar la isla de Creta, y el arribo a Canarias de sus cepas, va a florecer este néctar en las tierras de regadío tinerfeñas. Flandes, Holanda, Hamburgo e incluso Portugal fueron sus consumidores, aunque sobresaliera en mucho Inglaterra (Béthenocurt, Steckley, Macías).

Si en 1530 la exportación a Inglaterra se reducía a 583 pipas, a mediados del XVI alcanzaba las 8.000. Además el aumento de la cantidad fue acompañada del alza de su precio, tanto que en 1630 había subido un 172%, mientras que la media del precio de las catorce mercaderías inglesas de mayor consumo en Tenerife sólo habían subido con mucha moderación. Y en Londres, mientras el coste de una pipa de malvasía era de diez esterlinas, la de Madeira sólo era de cuatro (Macías). El negocio era fulgurante, sólo en la isla de Tenerife la nómina de mercaderes ingleses alcanzaba la cifra de 158 (Steckley).

La producción de malvasía en la segunda mitad del XVII era de doce a dieciseis mil pipas anuales y su precio oscilaba entre los 75 y 80 ducados. Tanto que el mercantilista Josias Child llamaba la atención:

Entiendo que el comercio de vinos canarios es el más pernicioso para el comercio de Inglaterra, porque aquellas islas consumen una parte muy pequeña de nuestras manufacturas...; y la mayor parte de los vinos que traemos se pagan al contado; estimo por lo tanto que se debe hacer algo a fin de obligar a aquellos isleños a vender sus vinos más baratos... o, incluso, disminuir su consumo en Inglaterra (*apud* Steckley).

La respuesta no se hizo esperar. 1666-67, *la Compañía de mercaderes de Indias que navegan para las Islas Canarias*. Monopolio: baja el precio del vino y suben las manufacturas. *Derrame del vino* en Garachico. Y un acuerdo sobre precios equilibrados en Santa Cruz de Tenerife, al amparo del tratado de comercio, tan favorable para Inglaterra, que negociaba en Madrid, Lord Sandwich.

Sólo en apariencia se había restablecido la normalidad, pero la crisis continuaba latente. El prestigioso *Britannia Langueres or Discourse of trade* de 1688 evalúa el valor de los vinos en 260.000 esterlinas y el de las manufacturas en Canarias en 65.000, a pesar de haber subido los derechos de entrada en un 12% desde 1660.

El mercantilismo sigue aumentando la presión fiscal. En 1702 alcanza las quince libras por pipa, la mitad de su valor en el mercado. Inglaterra adquiere caldos de alta calidad en Madeira, Oporto, Jerez o Málaga, donde goza de una balanza favorable. En el año citado se firma en Lisboa el tratado de Menthuen, que fue la definitiva puntilla de una corriente discriminatoria.

Hasta ahora hemos expuesto de manera sucinta, la muy temprana introducción de Canarias en los circuitos comerciales atlánticos y precisado un modelo fiscal, tan privilegiado, que permitió la puesta en producción de las Islas, así como la instauración de sendos modelos bipolares, que explicitan un ciclo bisecular de crecimiento. Para una confirmación y comprobación de la eficacia del diseño es obligado realizar una presentación de la *balanza de comercio* en ambas orillas del Atlántico.

Marginamos por su menor incidencia y absoluta escasez de estudios las balanzas de comercio con Portugal, la costa occidental africana, aunque bien estudiadas por Lobo Cabrera, dando datos de enorme interés, la naturaleza de las fuentes impiden alcanzar las balanzas.

Su razón radica en que no pudiendo buscarlas en registros aduaneros, por su inexistencia, salvo para la aduana de Londres publicadas por la señora E. B. Shumpeter, serie que se inicia en fecha tan tardía como la de 1697, ha logrado establecer saldos de las *balanzas comerciales*, para el siglo XVIII.

Por lo que se refiere al ciclo del azúcar, tanto en el área mediterránea como en la atlántica, donde escasean las cifras globales, sabemos con certeza que a la inversión en plantaciones e ingenios y trapiches fueron más proclives los genoveses que los castellanos, aunque entre los dueños no faltan en la nómina los de algunos conquistadores o mercaderes. Otra prueba irrefutable la presenta la abundancia de obras de arte –pintura y escultura– que se conservan en las Iglesias de las Islas, destacando las de artífices de primer rango. Naturalmente, situadas en las islas de realengo, y por este orden: Gran Canaria, La Palma y Tenerife.

En cuanto a la balanza entre Canarias y América, el gran peso corre a cargo del vidueño y la plata indiana. Como vimos fue enviado pronto, con aguardientes, al Caribe, Nueva España y Tierra Firme. Y dentro del éxito del vidueño tenemos que sumar el mercado brasileño entre 1580 y 1640, al menos por lo que toca al comercio legal. Finalmente, recordemos los envíos, éstos a veces en naves canarias con destino a las posesiones inglesas en el Caribe y las regiones costeras del Occidente de América septentrional, conocido como el comercio con Barbados.

La competitividad asegurada, como expusimos, ya que los derechos de salida se reducían a tan solo el 2,5% por pipa de vino o aguardiente. Traeré a cuento el caso publicado por Macías. El fiscal de la Audiencia denuncia que en los once navíos que zarparon de Sevilla para América, portaban tal cantidad de botijas vacías embarcadas por el cargador Juan Morales con capacidad para ser cargadas en Canarias con 2.200 a 2.400 pipas de vidueño (1.100 a 1.200 toneladas).

Pero no sólo fue vino. En el informe de 1587 se denuncia que el volumen de las manufacturas que entraron en las Islas procedentes del NO ascendía a 90.000 ducados anuales, de los cuales los isleños adquirieron las valoradas en 12.000, o sea, un saldo de 78.000, un 86,5%. Lo confirma y amplía otro, ya citado, de 1660, en el cual el 13,5% queda reducido a un 10. Quizás el más expresivo fuera el proporcionado por el profesor Ebben en el *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico* (1999). Con la documentación de la liquidación de la escuadra de Van der Does, resulta que del producto total del valor de lo saqueado en Las Palmas, bastante más de la tercera parte consistía en manufacturas holandesas aquí depositadas.



Canarias era un depósito de mercancías procedentes sobre todo de Inglaterra y Holanda para cruzar el Atlántico, bien a cubierto con embarcaciones permitidas, pero principalmente de contrabando, que inundaban las Indias ibéricas. El primero que lo atisbó fue Rumeu de Armas, a través de los trapicheos entre Hawkins y Pedro Ponte, Señor de Adeje, en este lugar (*Los viajes de Hawkins a América*).

*Item* más, las entradas producidas con la participación de los canarios en la trata de negros estudiada por el profesor Lobo Cabrera.

La contrapartida de tan variados envíos estuvo fundamentalmente en plata indiana y en menor cuantía en productos americanos de alto valor en el mercado occidental, como tabaco, cuero, palo, tinturas, y un largo etcétera. Beneficios que deberán ser incorporados a la balanza de comercio, y más especialmente con la de Inglaterra, pues en Canarias no tenían demanda.

Lograr una evaluación cuantitativa y evolutiva de esta *balanza de comercio* no es posible, pues como ya insinuamos no se encuentran las series aduaneras. Incluso si aparecieran las liquidaciones de los permisos de los juzgados de Indias en las Islas, sabemos que fueron manipuladas. Pero todavía hay un inconveniente que lo imposibilita ¿tratar de acercarnos a través de los procesos de los casos descubiertos de comercio ilegal?

Los complejos y variados medios mediante los cuales el producto de este comercio llegaba a Canarias, sobre todo la plata, ha sido aclarado después de atentas observaciones por el profesor Macías, bien fueran los beneficios adquiridos legal o ilegalmente, a base del estudio de las letras de cambio y sus circuitos. Pero ni siquiera intento explicitarlo en el tiempo tan escaso de la ponencia.

De lo expuesto no cabe la menor duda de que la *balanza de comercio*, gracias a las franquicias concedidas, obtuvieron un saldo favorable para las Islas Canarias. Prueba irrefutable es, cómo a pesar de la crisis mercantilista generadora de la crisis del malvasía, iniciada en la *Compañía de Canarias*, según manifiestan las series de la Sra. Shumpeter, reelaboradas por Morales Lezcano, para el quinquenio 1697-1701 ascendió todavía el *supéravit* a 59.100 libras esterlinas, que en rápido descenso era para 1715-1719 de 30.215 y 1725-29 a sólo 719, en que se produce la inversión que ya en 1764-68, el saldo deficitario alcanza las 33.372 libras. Otro documento oficial asevera que en 1680 el importe de unas 13.000 pipas ascendió a 260.000 libras, mientras el precio de las manufacturas con destino a las Islas sólo alcanzó las 65.000. Y como dice Macías, el juez de registros informa a la Casa de Contratación que ya no hay razón para la persecución del contrabando británico a las Islas, pues no son utilizados para adquirir sus caldos.

Aún, sin embargo, hay más, pues al producto de la *balanza de comercio*, habrá que sumar el saldo de la *balanza de servicios*.

No cabe la menor duda que los puertos insulares presentaban dos condiciones excepcionales. La *renta de situación*, su posición para la navegación a vela, y unas franquicias que comportaban una envidiable competitividad, así como permitir un aumento de carga en las embarcaciones, al poder reponer el espacio ocupado por el agua y vituallas.

Agua, vituallas, carga y descarga, efectos navales, reparaciones, más el capital humano (marinería y pilotos), compraventa de embarcaciones, construcción naval, origen de una flota

naval, agentes de cambio, comisionistas, prestamistas, socios e intermediarios fundamentales para las operaciones ilícitas.

Si señalamos el capital humano y la construcción naval, conviene subrayar algún matiz. Marinería experta y pilotos codiciados por su capacidad. Antonio Bernal, ha explicado la metodología usada por las potencias navales. Recaudar en sus expediciones la codiciada plata, como rescate por abandonar las ciudades porteñas conquistadas o comerciar para evitar el desembarco y saqueo. En América no faltó la connivencia con los Gobernadores castellanos. El objetivo eran plazas en España, las islas macaronésicas, y si no reunieran la suficiente, las americanas. En el producto indispensable para cruzar el estrecho de Magallanes, y a cambio de plata en las Islas de la Especiería cargar este rico producto y regresar por el Cabo a su base de partida. Es más, ha documentado en el Archivo de Indias que para estas expediciones los armadores demandaban pilotos canarios y alguna fue realizada con aportación de capitales insulares ¿Canarias en el Pacífico? ¿Canarias partícipe de la *Economía Mundo*?

Con respecto a la construcción naval, hay que destacar que se trataban de embarcaciones de pequeño tonelaje, 25 a 50 toneladas, sólo aptas para la pesca en el banco canario sahariano, y tráfico interinsular. Sin embargo, reunían condiciones óptimas, cargar pipas y contrabando, tan útiles por su rapidez y poco calado. También de mayor porte, construidas con más frecuencia en La Palma que en Gran Canaria. Tanto que existió una flota insular de navegación transatlántica. Entre tantos técnicos en construcción traemos a cuento expertos como Tomé Cano y Francisco Díaz Pimienta.

Positiva tuvo que resultar esta balanza. Según Macías creció al compás del comercio fraudulento.

Nos hayamos muy lejos de establecer una evolución seriada de los saldos de estas balanzas. Aseveramos que será sumamente difícil alcanzar tan indispensable herramienta. Sin embargo, con los datos presentados es factible afirmar que fueron altamente positivas a lo largo de los siglos XVI y XVII. Sin metales preciosos su prolongado crecimiento en todos los órdenes hubiera sido otro.

Si leemos con atención los cinco volúmenes de las *Piraterías y ataques navales a las Islas Canarias* de Rumeu de Armas queda claro que tanto los continuos intentos de desembarco en las mismas, por parte de escuadras de las potencias europeas como de turcos y bereberes, no tienen otro objetivo que rescatar plata, bien por abandonar las ciudades o bien por liberar de esclavitud a los isleños capturados. Sobre el objetivo indiano de parte de esta plata, acabamos de ver la tesis del profesor Bernal.

Caso más claro fue el de Van der Does: 400.000 ducados o el saqueo. La negativa del canónigo poeta Cairasco de Figueroa, desencadenó el saqueo. Según Antonio Macías la negativa fue un éxito económico, pues la reconstrucción de lo dañado no supuso sino una inversión de 200.000. Claro que en esta evaluación entran otro tipo de efectos que supuso el saqueo e incendio para la ciudad y la Isla.

Curioso es señalar como la historiografía insular, llevada de escritos lacrimógenos ante el poder central, ha sostenido que en Canarias imperaba la pobreza y hasta miseria, a pesar de lo que asevera en 1676 el cronista historiador Núñez de la Peña: “En Canarias toda la moneda que circula es plata, con alguna de vellón viejo”, que tenía alguna proporción de este metal.

Pero tampoco ninguno se molestó en sumar el valor de los donativos con que los isleños contribuyeron a sostener el lamentable estado del real erario entre 1641 y 1701. Los expuso Viera y Clavijo: 329.700 ducados, 304.000 pesos y 20.486 escudos de plata, cantidad que sí globalizó Pedro Agustín del Castillo en un *Informe* de 1708 en 900.000 ducados. Balance que no le impide en el texto lamentar el deplorable estado y escasez de numerario que padecen las Islas.

La razón última de tales donativos no es otra que la contraprestación para sostener inmutables los privilegios y franquicias que consideraban vitales para sostenerse. Espíritu defensivo que se pone de manifiesto cada vez que trate la Corona de introducir alguna nueva imposición. Tal ocurrió en 1618 cuando Felipe III ordenó abonar un ducado por pipa de vino que saliera, para fortificaciones de Ceuta y fábrica de muelles en Gibraltar, o Felipe IV en el crítico año de 1643, cuando estableció en el archipiélago el uso del papel sellado, enviando ocho balones del mismo que, como el anterior, hubo de ser retirado ante las reclamaciones de los isleños, estudiado por el profesor Suárez Grimón.

El siglo XVIII supuso para Canarias una larga centuria de contracción económica. Una enorme reducción de su comercio exterior por la pérdida del mercado de malvasía, disminución del tráfico de vidueño con América. Cada vez más dificultades para colocarlo en Barbados y las 13 colonias, aunque este se tratara de sostener su salida como *falso madeira*, o simplemente camuflado en contrabando.

El comercio con Indias quedó regulado mediante el *Reglamento de 1718*, en el que se establece una limitación del tonelaje a exportar y se reduce a productos insulares. Puede aumentarse con algún *navío de permiso*, para construcción de templos, beneficencia, y premio a alguna oferta privada, pero constreñido el trato a ciertos puertos. Como contrapartida se establecía el embarque de una familia de cinco miembros por cada 100 toneladas. Aportación conocida como *tributo de sangre* o un equivalente en metálico por familia embarcada. Sin embargo, este tipo de emigración no tuvo buena acogida, por ser su destino una incógnita. Preferían cruzar el *charco*, mediante llamadas familiares o a lugares en donde recibían favorables condiciones de paisano, como ha demostrado el profesor Macías con el importe de las tasas recaudadas.

La situación permaneció estacionaria hasta que Carlos III promulgara los decretos de *Libre comercio* de 1765, que excluía a Canarias, y el de 1772 que le permitía a los insulares en un marco restringido. Sin embargo, el resultado de la apertura resultó muy nociva, excepto en el tráfico con La Guaira. Los armadores cambiaron mercancías por pasaje de emigrantes en sus viajes ultramarinos, como negocio.

El único alivio siempre frágil y temporal fueron dos. La independencia de Estados Unidos abrió un mercado con ciertas perspectivas. Se trataba de un tráfico triangular: Norteamérica - Canarias - Inglaterra. Las islas recibían harinas a cambio de sus vinos. La segunda, como consecuencia de las guerras napoleónicas y el bloqueo marítimo de Inglaterra. Al no poder ésta importar vinos franceses y ser insuficientes al consumo metropolitano, colonias y de navegación volvieron al suministro en Canarias, llevando también barrilla. Con la derrota del Emperador, las esperanzas se desvanecieron.

Con semejante panorama durante el siglo XVIII las islas empobrecieron. Como salida a una demografía creciente, la solución fue un proceso emigratorio de alto alcance afectando sobre todo a Tenerife y a las islas más orientales, al sufrir las periódicas sequías. No entro en un

análisis de sus efectos, destinos, cuantificaciones, pues el interesado en el tema tiene a mano un sintético y esclarecedor libro de Antonio Macías. Así como la consiguiente proletarización, reconversión de las explotaciones de las haciendas, donde los jornaleros fueron sustituidos por medianeros, y la venta de minifundios para costearse el pasaje.

Sólo nos interesa destacar dos aspectos, por lo que toca a la balanza de pagos. Aparte de la plata producida por el tráfico comercial atemperado durante la centuria, son de mayor interés las remesas de los emigrantes para sostén y ayuda de su familia.

La segunda: es la inversión de capitales por los mayorazgos que careciendo de perspectivas inversoras en las islas, las realizan con la puesta en producción por segundones de la familia, que habían adquirido latifundios bien como pago a sus servicios, como burócratas o militares. Éstos si bien tuvieron rentas importantes, como contrapartida supusieron un saldo negativo en la *balanza de pagos*.

Aún deberíamos añadir algunas acciones puntuales que afectaron en alguna medida al modelo de privilegios o franquicias. Sólo abordaremos una indicación de las mismas.

– En 1707 tras las victorias definitivas que aseguraron, al entonces Felipe “el Animoso”, la Corona de España, la situación de la hacienda era tan desastrosa que amenazaba lo conseguido. Entre otras muchas medidas se ordenó en ese año mediante Real Cédula que se aumentara el derecho de salida con seis escudos de plata por pipa de vino y el de entrada de mercancías cubiertas bajo el pabellón de neutrales en un 15%. Como la subida era intolerable un escrito, entre otros, elaborado a nombre del Cabildo por Pedro Agustín del Castillo, consiguió la retirada al año siguiente.

– Durante algunas guerras, entre ellas la de Sucesión, fue autorizada la entrada de mercancías inglesas con algún recargo.

– En 1718 fue establecido en Canarias el Estanco del Tabaco, lo que produjo un rechazo general, que terminó con el asesinato tumultuario del Intendente Ceballos y una docena de desgraciados ahorcados. Movimientos de protesta que también tuvieron repercusión en Cuba por parte de los canarios vegueros y en Venezuela, uno de los desencadenantes del motín encabezado por Juan Francisco León contra la Guipuzcoana (Morales Padrón). El peso de esta carga fiscal fue bastante aguda, sólo tenemos estudios parciales (Luxán Meléndez y Melián Padilla). Como muestra un solo dato. Durante el quinquenio 1801-1805 el monto de esta renta alcanzó 1.383.287 reales de vellón frente al 1.663.121 reales que supuso la recaudación de las aduanas.

– El deterioro económico sumergió a las Islas en una larga serie de tensiones, con motines y algaradas hasta mediados del siglo XIX. Las motivaciones fueron variadas: tierra, aguas, roturaciones, presión fiscal, mal gobierno, abuso de autoridades, límites jurisdiccionales, etc. (Suárez Grimón, Macías, Béthencourt, Millares Cantero, etc.).

– La marginación de Canarias junto con la de las *Provincias exentas* (vascas) llaman la atención para nosotros que, lamentable, carecemos de semejante herramienta de información en la elaboración del Catastro del Marqués de la Ensenada. Sin embargo, al marqués de la Ensenada le preocupó la situación hacendística de Canarias. En su *Expediente sobre enmendar los defectos...* se encuentran datos para el quinquenio 1742-1746, que nos permite conocer el producto de las rentas en las islas de realengo, y las remisiones a la Hacienda real.

Las medias del producto fueron 59.474 reales de vellón por Gran Canaria, 274.778 por Tenerife y 25.932 para La Palma, con un 16,22, 76,38 y 7,20% respectivamente. Como la media anual de ingresos supuso 376.520,2 reales y el de los envíos a la Corte 456.696,4, el saldo negativo para las Islas supuso la cantidad de 79.954,2 reales, o sea un 12% (Moreno Alonso).

– El problema monetario, o sea la carencia de moneda fraccionaria ha sido debatido por Macías Hernández y perdurará hasta la sustitución del sistema provincial por el nacional, financiado por el Real Erario de Carlos III (1776).

– Sobre los negativos efectos de la libre navegación con América y las repercusiones de los cambios profundos por la Guerra de Independencia se comentan todos en otros lugares de esta ponencia.

La lamentable situación económica al sobrevenir la Guerra de la Independencia y la legislación de las Cortes de Cádiz para establecer un régimen liberal en sustitución del estamental aún vigente, supuso para las Islas el broche final del modelo de privilegio o franquicias que venía disfrutando desde tres siglos atrás. Aunque Fernando VII reinstaura el viejo modelo estamental, procuró no revocar nuevo sistema fiscal instaurado para Canarias. Solamente recuperará el librecombismo, tan consustancial para un archipiélago atlántico, hasta 1852, en que se obtuvo la ley de *Puertos francos*. Ideal puertofranquista que todavía pervive.

Finalmente, para realizar una valoración global de la situación durante el duro siglo XVIII, me serviré de unos cuadros elaborados por Antonio Macías sobre los datos aportados por Francisco Escolar y Serrano en su *Estadística de las Islas Canarias*.

Para 1800 la población de las Islas ascendía a 198.516, con un producto interior bruto de 200.819.473 reales de vellón, de los que tributan 12.399.019, produciendo cada uno 1.028, 3 reales y abonado per cápita una media de 63,7 reales, o sea un 6,2% sobre el PIB. De las imposiciones, 12.399.019, mientras las reales suponen per cápita un 1,7%, las eclesiásticas se elevan al 4,4, las señoriales en 0,1 y las municipales prácticamente nada, del 6,2 que representaba del monto total el valor del PIB.

Algunos de estos datos perfilan otros que contiene el *Diccionario de Hacienda* para 1779. Sobre producción aduce que la pesca costera alcanzaba el valor de 1.370.040 reales y la del banco Canario Sahariano 4.373.683, el comercio marítimo 19.874.971, mientras el trigo alcanza los 14.227.540, el vino 20.774.460 y la ganadería alcanza los 30.569.700 reales (Moreno Alonso).

Cifras que si se comparan con las peninsulares reflejan la levedad impositiva que supuso para Canarias el Antiguo Régimen, aunque a cambio por su situación era un seguro para las comunicaciones atlánticas, sufrían el aislamiento casi absoluto durante las frecuentes crisis bélicas y sostenían la defensa frente a las armadas enemigas, la presencia de los corsarios y de la piratería.

## BIBLIOGRAFÍA

### ÍNDICE DE ABREVIATURAS

*AEA*: Anuario de Estudios Atlánticos.  
*CHCA*: Coloquio de Historia Canario-Americana  
*RHC*: Revista de Historia Canaria.  
 LPGC: Las Palmas de Gran Canaria  
 LL: La Laguna  
 SCT: Santa Cruz de Tenerife

- ANAYA HERNÁNDEZ, L. A.: “El converso Duarte Enríquez, arrendador de las rentas reales de Canarias”, en *AEA*, 27 (1981), pp. 345-423.
- “Los judeos conversos portugueses en Canarias y sus relaciones con el mundo atlántico europeo”, en BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (Coord.): *Canarias y el Atlántico, 1580-1648*. LPGC, 2001, pp. 587-607.
- “Papel de los judíos conversos canarios en la fundación de la comunidad judía inglesa y en el comercio anglocanario”, en *AEA*, 41 (1995), pp. 439-455.
- “Repercusiones del corso berberisco en Canarias durante el siglo XVII”, en V *CHCA*, LPGC, 1987, tm. III, pp. 193-223.
- AZNAR VALLEJO, E.: “La colonización de las Islas Canarias en el siglo XV”, en *VII Jornadas de Estudios Canario-Americanos*. SCT, 1985.
- *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526)*. LPGC, 1992. 1ª ed.
- “Los mercaderes de azúcar y vino y las relaciones entre Andalucía y Canarias (1550-1600)”, en X *CHCA*, LPGC, 1994, tm. I, pp. 217-234.
- “Relaciones comerciales entre Andalucía y Canarias a fines del siglo XV y comienzos del siglo XVI”, en *II Coloquio de Historia Medieval Andaluza*. Sevilla, 1982, tm. II, pp. 269-281.
- AZNAR VALLEJO, E. y LADERO QUESADA, M. A.: “La Hacienda Real en Canarias. Peculiaridades y rasgos comunes con el régimen general de Castilla a comienzos del siglo XVI”, en *IV CHCA (1980)*, LPGC, 1982, tm. I, pp. 77-108.
- AZEVEDO E SILVA, J. M.: *A Madeira e a construção do mundo atlântico (séculos XV-XVII)*. Funchal, 1995.
- BERNAL, A. M.: “De enemigos a aliados: la presencia holandesa en la Carrera de Indias (1598-1648)”, en BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (Coord.): *Canarias y el Atlántico, 1580-1648*. LPGC, 2001, pp. 841-887.
- *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824)*. Sevilla, 1992.
- “Los instrumentos del comercio en el sistema mercantil de las Islas del Atlántico”, en *IV Coloquio de Historia de las Islas del Atlántico*. LPGC, 1998, tm. I.
- BÉTHENCOURT MASSIEU, A de: *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*. LPGC, 1991.
- “Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)”, en *AEA*, 2 (1956), pp. 198-308.
- “El comercio anglo-canario y la plata indiana”, en BERNAL, A. M.: *Dinero, moneda y crédito en la Monarquía Hispánica*. Fundación ICO Madrid, 2000, pp. 393-406.

- “La crisis del vino de Canarias en el ámbito atlántico”, en *Canarias e Inglaterra a través de la Historia*. LPGC, 1995, pp. 69-99.
- CARITA, R.: *Historia da Madeira (1420-1566). Povamento e produção açucareira*. Funchal, 1989.
- CARRASCO VÁZQUEZ, J.: “Los judeoconversos portugueses, la Corona de Castilla y la renta de Canarias. El caso de Antonio Rodríguez Lamego”, en BÉTHENCOURT MASSIEU, A (Coord.): *Canarias y el Atlántico, 1580-1648*. LPGC, 2001, pp. 609-626.
- EBBEN, M. E.: “El ataque de Van der Does a Canarias y la expansión neerlandesa a final del siglo XVI y comienzos del siglo XVII”, en BÉTHENCOURT MASSIEU, A (Coord.): *Canarias y el Atlántico, 1580-1648*. LPGC, 2001, pp. 147-168.
- EMMER, P. C.: “La primera guerra global. Los holandeses contra los ibéricos en Asia, África y el Nuevo Mundo”, en BÉTHENCOURT MASSIEU, A (Coord.): *Canarias y el Atlántico, 1580-1648*. LPGC, 2001, pp. 479-501.
- FERRY, R. J.: *The Colonial Elit of Early Caracas. Formation and crisis, 1567-1767*. Berkley, 1989.
- GENTIL DA SILVA, J.: *Desarrollo económico, subsistencia y decadencia de España*. Madrid, 1967.
- GÓMEZ VOZMEDIANO, M. F.: “Contrabando y poder político en las Islas Occidentales durante el reinado de Felipe II”, en BÉTHENCOURT MASSIEU, A (Coord.): *Canarias y el Atlántico, 1580-1648*. LPGC, 2001, pp. 455-477.
- GUIMERÁ RAVINA, A.: *Burguesía extranjera y comercio atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias (1703-1771)*. SCT, 1984.
- *Canarias y el comercio exterior: monopolio y dependencia*. SCT, 1981.
- “Garachico (Tenerife), puerto de la expansión europea (1566-1630)”, en BÉTHENCOURT MASSIEU, A (Coord.): *Canarias y el Atlántico, 1580-1648*. LPGC, 2001, pp. 429-471.
- “Las islas del vino (Madeira, Azores y Canarias) durante el siglo XVIII: una aproximación a su estudio”, en *Coloquio Internacional de Historia de Madeira, 1986*. Funchal, 1990, tm. II; pp. 900-932.
- “¿Por qué comercia Canarias con América? Incentivos y obstáculos”, en *I CHCA*, LPGC, 1977, pp. 86-105.
- LOBO CABRERA, M.: *El comercio canario europeo bajo Felipe II*. Funchal, 1990.
- “Comercio y burguesía mercantil en Canarias en el Antiguo Régimen”, en LOBO CABRERA, M. y SUÁREZ GRIMÓN, V. (eds.): *El comercio en el Antiguo Régimen*. LPGC, 1997, tm. II, pp. 139-150.
- *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*. LPGC, 1982.
- LÓPEZ CANTOS, A.: “El tráfico comercial entre Canarias y América en el siglo XVII”, en *II CHCA*, LPGC, 1979, tm. I, pp. 302-372.
- LORENZO ARROCHA, J. M.: *Las monedas de las Islas Canarias, “la bamba”*. Santa Cruz de La Palma, 1991.
- MACÍAS HERNÁNDEZ, A. M.: “Canarias en el siglo XVIII: una sociedad en crisis”, en *España en el siglo XVIII. Homenaje a Pierre Vilar*. Barcelona, 1985, pp. 412-433.
- “Canarias en la Edad Moderna”, en *Historia de los pueblos de España. Tierras fronterizas. I. Andalucía-Canarias*. Barcelona, 1984, tm. I, pp. 315-341.
- “Canarias y la crisis del siglo XVII. La singularidad isleña”, en *RHC (LL)*, 176 (1992), pp. 179-206.

- “El comercio exterior canario (siglos XVI-XVII). Balance crítico y nuevas perspectivas analíticas”, en BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (Coord.): *Felipe II, el Atlántico y Canarias*. LPGC, 2001, pp. 125-158.
- “Conclusiones provisionales a los proyectos de reforma monetaria anteriores a 1776”, en *AEA*, 37 (1991), pp. 449-535.
- “La construcción de las sociedades insulares. El caso de las Islas Canarias”, en *Portos, Escalas e Ilhéus no relacionamento entre Oriente e Occidente*. Punta Delgada, 1999 (en prensa).
- “La demografía de una población insular atlántica. Gran Canaria (1680-1850)”, en *Boletín de la Asociación de Demografía Histórica*, IX, 3 (1991), pp. 49-65.
- “La economía moderna (siglos XVI-XVII)”, en BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (Coord.): *Historia de Canarias*. LPGC, 1995, pp. 133-191.
- *La emigración canaria, 1500-1980*. Gijón, 1993.
- “Explotación directa en medianería en el viñedo canario durante el siglo XVIII: estrategia para una crisis”, en *Revista de Historia Económica*, 1 (1988), pp. 45-78.
- “Fuentes para el estudio de la producción agraria en las Islas Canarias. El diezmo de la Diócesis Canariense”, en *AEA*, 32 (1986), pp. 269-354.
- “Génesis de una economía de base monetaria: Canarias, 1300-1550”, en BERNAL, A. M. (ed.): *Dinero, moneda y crédito en la Monarquía Hispánica*. ICO, Madrid, 2000, pp. 44-58.
- “La producción cerealera en Canarias: el ejemplo del trigo”, en *Congreso de Historia Rural. Siglos XV al XIX*. Madrid, 1984, pp. 747-767.
- “Los tesoros de las Afortunadas: las economías insulares en el derrotero del almirante holandés Pieter Van der Does”, en BÉTHENCOURT MASSIEU, A. (Coord.): *Canarias y el Atlántico, 1580-1648*. LPGC, 2001, pp. 349-427.
- MARTÍNEZ GALINDO, P.: *La vid y el vino en Tenerife en la primera mitad del siglo XVI*. La Laguna, 1998.
- MARTÍNEZ SHAW, C.: “Canarias y el libre comercio. Contribución a un debate”, en *Canarias y Carlos III*. LPGC, 1991, pp. 89-111.
- MINCHINTON, W.: “The Canaries in the British Trading World of the eighteen century”, en *IX CHCA (1990)*. LPGC, 1992, tm. II, pp. 673-696.
- MORENO ALONSO, M.: “Aspectos económicos de Canarias a finales del siglo XVIII”, en *III CHCA (1978)*. LPGC, 1980, tm. I, pp. 293-317.
- MORALES LEZCANO, V.: “Cultivos dominantes y ciclos agrícolas en la historia moderna de Canarias”, en MILLARES TORRES, A.: *Historia general de las Islas Canarias*. LPGC, 1978, tm. IV, pp. 11-22.
- MORALES PADRÓN, F.: *El comercio canario americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Sevilla, 1955.
- NAVA GRIMÓN, A.: *Escritos económicos. Canarias: Economía e Ilustración*. SCT, 1988.
- NÚÑEZ DE LA PEÑA, J.: *Conquista y antigüedades de las Islas de Canaria*. Madrid, 1678.
- OTTE, E.: “Canarias: plaza bancaria europea en el siglo XVI”, en *IV CHCA (1980)*. LPGC, 1982, pp. 157-173.
- PERAZA DE AYALA, J.: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Sevilla, 1975.



- PÉREZ MALLAINA BUENO, P. E.: “El consulado de Sevilla y el contrabando canario con América en la segunda mitad del siglo XVIII”, en *IV CHCA (1980)*. LPGC, 1982, tm. I, pp. 617-648.
- “La metrópoli insular. Rivalidad comercial canario-sevillana (1650-1708)”. LPGC, 1993.
- RICARD, R.: “Relaciones entre Canarias y las plazas portuguesas de Marruecos en el siglo XVI”, en *RHC (LL)*, 85 (1949), pp. 5-13.
- RIVERO RODRÍGUEZ, M.: *Diplomacia y relaciones exteriores en la Edad Moderna. De la Cristiandad al sistema europeo, 1453-1794*. Madrid, 2000.
- RIVERO SUÁREZ, B.: *La producción de azúcar en Tenerife*. La Laguna, 1991.
- ROLDÁN VERDEJO, R.: “Canarias en la Corona de Castilla”, en BÉTHENCOURT MASSIEU, A.: *Historia de Canarias*. LPGC, 2001, pp. 251-311.
- RUMEU DE ARMAS, A.: *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*. Canarias, 1992 [reed.].
- *La invasión de Las Palmas por el almirante holandés Van der Does*. LPGC, 1999.
- *Los viajes de Hawkins a América*- Sevilla, 1967.
- RUÍZ MARTÍN, F.: *Los destinos de la plata americana (siglos XVI y XVII)*. Madrid, 1990.
- SANTANA GODOY, J. R.: “Acerca de la emigración canaria a América, 1681-1744”, en *VI CHCA (1984)*. LPGC, 1987, tm. I, pp. 135-150.
- SCHWARTZ, S. B.: *Sugar plantations in the formation of Brazilian society*. Bahía, 1550-1835. Cambridge, 1985.
- STEKLEY, L. F.: “The wine economy of Tenerife in the Seventeenth Century. Anglo-Spanish partener ship in the luxury trade”, en *The Economic History Review (1980)*, pp. 335-350.
- THOMAS, W.: “Contrabandistas flamencos en Canarias”, en *IX CHCA*, LPGC, 1993, tm. II, pp. 55-92.
- TORRES SANTANA, Elisa: *El comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*. LPGC, 1998.
- VIEIRA, Alberto: “O comercio de cereais das Canarias para a Madeira nos séculos XVI-XVII”, en *IV CHCA (1984)*. LPGC, 1987, tm. I, pp. 325-352.
- “O comercio disfraçado das ilhas do Atlântico Oriental”, en *I Congreso Luso - Brasileiro sobre a Inquisicao*. Sao Paulo, 1987.
- *O comercio inter-insular nos séculos XV-XVI*. Funchal, 1987.
- VIERA Y CLAVIJO, J.: *Noticias de la Historia de las Islas Canarias*. SCT, 1981 [8ª ed.].
- VILA VILAR, E.: “Las Canarias como base de aprovisionamiento de navíos portugueses”, en *II CHCA*, LPGC, 1979, tm. I, pp. 285-300.