

# **DOS HITOS EN LA HACIENDA DE LOS CABILDOS INSULARES: LA CARTA INTERMUNICIPAL DE 1941 Y LAS NUEVAS FUNCIONES SOCIALES DESEMPEÑADAS CON LOS ARBITRIOS SOBRE LA GASOLINA DE 1927 Y SOBRE EL TABACO DE 1937**

**SALVADOR MIRANDA CALDERÍN**

Economista y Dr. en Historia

## **SUMARIO**

- I. Introducción.
- II. La Carta económica intermunicipal de 1941.
  - A) Antecedentes de la Carta económica intermunicipal
  - B) La Carta económica intermunicipal de 1941: solución al difícil equilibrio entre las haciendas municipales e insular
- III. Los arbitrios sobre la gasolina y el tabaco: nuevas funciones sociales de los Cabildos.
  - A) La financiación específica para la conservación y reparación de carreteras: el Arbitrio sobre el consumo de gasolina (1927)
  - B) El Arbitrio sobre el tabaco de 1937: los Cabildos asumen funciones de reparto de rentas entre los ayuntamientos para mitigar el paro obrero
  - C) La recaudación de estos dos arbitrios desde su creación en el Cabildo de Gran Canaria
- IV. Conclusiones.

*Resumen del contenido:*

*En junio de 2005 el autor de este artículo publicó el libro *Las Fuentes de financiación del Cabildo de Gran Canaria, 1913-1945*, en el que analiza exhaustivamente los ingresos de esa Corporación, entresacando ahora de su texto los argumentos necesarios para destacar dos hitos en la financiación general de los nuevos cabildos insulares: las difíciles relaciones con los ayuntamientos en la constitución de una hacienda propia y cómo se solventaron las dificultades en 1941 con la Carta económica intermunicipal; y las nuevas funciones de estos entes desempeñadas con la recaudación de dos nuevos arbitrios, el de la gasolina de 1927 y el del tabaco de 1937.*

**I. INTRODUCCIÓN**

En los primeros años de la segunda década del s. XX el "pleito insular" monopoliza las inquietudes de la sociedad canaria. Cualquier otra cuestión que no sea el intento de Gran Canaria de sacudirse el centralismo de Santa Cruz de Tenerife y lograr una mayor autonomía, o la división provincial, queda relegada a un segundo plano. Lo mismo, pero a la inversa, sucede en Tenerife: atrincherados los santacruceños en la Diputación provincial defienden con ahínco la capitalidad y cualquier pretensión de reforma de la isla vecina es sistemáticamente abortada. Fruto de esta tensión es la reforma administrativa del Archipiélago y el nacimiento de los auténticos gobiernos insulares en 1912 como fórmula de equilibrio para garantizar la gobernabilidad de las Islas. Mientras que en Tenerife se interpreta la nueva institución como una fórmula válida para continuar con el *status-quo* y con la capitalidad, en Gran Canaria se ve como una válvula de escape para conseguir la tan deseada división provincial.

El tema del pleito insular es recurrente en nuestra sociedad y forma ya parte de la propia idiosincrasia del isleño. Precisamente

en este año 2005 ha regresado con nuevos brotes de enconamiento y la prensa de las dos islas principales ha vuelto a airearlo en primera página, haciéndose eco de los desequilibrios existentes o inexistentes en materia económica en las dos islas predominantes. Lejos de admitirlo, los políticos en el poder lo niegan sistemáticamente, pero más conveniente sería que hicieran relucir los aspectos positivos del denominado pleito insular y contribuyeran a un más eficaz racionamiento de los siempre escasos recursos económicos y a una mejor apreciación subjetiva del poder decisorio en las islas más pobladas.

En la obra *Las Fuentes de financiación del Cabildo de Gran Canaria, 1913-1945* (Caja Rural de Canarias, 2005) examinamos exhaustivamente los recursos que permitieron la creación y consolidación de una hacienda propia en el Cabildo de Gran Canaria, pero también cómo se gestaron y evolucionaron las principales figuras impositivas del Cabildo de Tenerife. Lógico era que fruto del pleito insular, las relaciones entre ambas instituciones fuesen negativas o inexistentes en un principio, pero poco a poco los consejeros de ambas instituciones van dándose cuenta de la importancia de

aunar criterios entre ellas para conseguir un buen entendimiento en las relaciones con el Estado y con los propios ayuntamientos de cada isla, optimizando cada una de las posibilidades que la legislación les brindaba y la sociedad les permitía.

Si bien el gravamen que constituyó la espina dorsal de la financiación de ambos cabildos fue el arbitrio sobre la importación y exportación, con las notables diferencias entre el del Cabildo de Gran Canaria y su homónimo de Tenerife hasta 1946, en este artículo analizamos dos cuestiones diferentes, pero también importantes en la constitución de una hacienda propia insular: por una parte, las difíciles relaciones entre Cabildos y ayuntamientos, resueltas en 1941 con la Carta económica intermunicipal; y por otra, las nuevas funciones sociales desempeñadas por los Cabildos con los arbitrios sobre la gasolina y el tabaco.

## **II. LA CARTA ECONÓMICA INTERMUNICIPAL DE 1941**

Desde la creación de una hacienda propia en 1913, los Cabildos fueron abriéndose paso para su financiación entre una confusa maraña legislativa y los intereses encontrados de los municipios y la Diputación provincial. Al nacer los nuevos gobiernos insulares, la vetusta Diputación tenía los días contados, por lo que los representantes cabildicios tuvieron que ir cerrando filas en torno a las difíciles y tensas relaciones con los ayuntamientos insulares, máxime cuando la legislación vigente en aquellos años exigía el refrendo de los nuevos arbitrios por los

municipios antes de su aprobación por el Gobierno de la Nación.

Desde la implantación del arbitrio sobre la importación y exportación en 1914, hasta la creación de los nuevos arbitrios insulares en los años sucesivos, los Cabildos tuvieron que negociar duramente con los ayuntamientos, haciéndoles partícipes de los nuevos ingresos o haciéndose cargo directamente de gastos e inversiones hasta ese momento de exclusiva competencia municipal. El modelo estuvo a punto de quebrar a finales de la década de los treinta, por las exigencias del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, que comandaba al resto de municipios, pero la fórmula de la Carta económica intermunicipal firmada entre el Cabildo y los ayuntamientos grancanarios desbloqueó la situación, y sirvió como modelo adaptable para todo el Archipiélago.

### **A) ANTECEDENTES DE LA CARTA ECONÓMICA INTERMUNICIPAL**

Los preámbulos del importante acuerdo al que llegaron los ayuntamientos de Gran Canaria con el Cabildo en 1941 hay que encontrarlos en los sucesivos intentos del gobierno insular para incrementar el tipo del arbitrio sobre la importación y exportación, y la velada oportunidad que se les ofrecía a los ayuntamientos de participar en su recaudación o de ver reducidos otros gastos que gravaban sus escuálidas haciendas.

Ya en 1926 se notaba una disminución en los ingresos que proporcionaba al Cabildo dicho arbitrio y se cuestionó, afortunada-

mente sin éxito, el arrendamiento del arbitrio. En 1937 se consiguió que el Gobierno de la Nación aprobara la subida del tipo impositivo del 1 al 2%, sin que la sociedad gran Canaria, en general, estuviese en condiciones en aquellos años de oponerse. Sí se opusieron posteriormente los ayuntamientos de la Isla, que capitaneados por el de la capital, exigieron compartir con el Cabildo la rentabilidad del arbitrio o crear otros nuevos exclusivamente para las arcas municipales. Todo este proceso, que dibujaba un auténtico reino de taifas en la fiscalidad del comercio, supo reconducirse a través de la Carta económica intermunicipal de 1941.

Apenas habían pasado cuatro años desde la aprobación inicial del arbitrio sobre la importación y exportación en el Cabildo gran canario, cuando, en sesión extraordinaria de la Comisión Permanente de 22 de marzo de 1918, el Presidente hizo la moción de elevar el arbitrio del 1 al 5%, destinando la mitad de la recaudación del incremento a la hacienda de la Corporación y la otra mitad a las haciendas de los municipios.

Para el posterior debate se había sondeado la opinión pública a través del artículo "De interés general", publicado en la edición de 22 de marzo del Diario de Las Palmas, donde el Presidente exponía su idea al respecto: el reparto entre los ayuntamientos se haría en la proporción que se determinase, pero quedaba condicionado a que renunciasen a los impuestos de consumo, cédulas

personales y repartos de toda clase entre los vecinos. La moción se pasó para su estudio a la Comisión de Hacienda, opinando que la situación económica de los ayuntamientos era precaria, con constantes déficits e incumplimientos de deberes elementales, y que la subida supondría un aumento notable para las arcas del Cabildo, destinándose más dinero a obras públicas de interés insular, pero que no debían ponerse trabas al comercio ni entorpecer el tráfico del Puerto. En su parecer, debía tenerse en cuenta que *no ha de colocarse al comercio en condiciones desiguales respecto a Tenerife, ni herir a las industrias aquí establecidas*.

A pesar de este importante "pero", la Comisión de Hacienda estuvo conforme con la moción del Presidente de quintuplicar el tipo impositivo del nuevo arbitrio. El Pleno del Cabildo de 1 de abril de 1918 era el encargado de debatir y resolver la cuestión, pero el Presidente, en su apertura, retiró la moción, siendo el motivo principal una instancia recibida del Círculo Mercantil en que se decía *que la elevación supondría males sin cuento para el País, pues significaría la supresión del régimen de Puertos Francos, la ruina del comercio de exportación, la retirada de las casas comerciales, el quebranto de la agricultura por el recargo de abonos químicos, etc., así como perder toda esperanza respecto a la implantación y desarrollo de industrias*. Ante tal contundencia, el intento del desmesurado incremento de las tarifas del arbitrio en 1918 quedó abortado<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Archivo Cabildo de Gran Canaria (en adelante ACGC). Arbitrios. Caja 1217, 23-31. Legajo 23

La segunda tentativa de subida del arbitrio sobre la importación y exportación se produjo en 1923, dentro de una profunda reforma de la hacienda del Cabildo. En el conjunto de medidas que se proponía, y que fructificó en 1927 con la elevación de las tarifas del arbitrio de alcoholes y la implantación del arbitrio sobre la cerveza, también se contemplaba el incremento del tipo del arbitrio sobre la importación y exportación del 1 al 1,25%, así como la modificación de una serie de exenciones. El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en escrito del 26 de junio de 1923, se mostró especialmente crítico ante la subida propuesta, *oponiéndose a la elevación en 0,25 del impuesto al-valorem sobre importación y exportación, no teniendo en cambio inconveniente, en que se extienda el uno por ciento a los otros artículos que el Cabildo Insular propone en sus Bases.*

También se opuso la Cámara de Comercio en escrito firmado el 8 de junio, expresando que no se había resistido inicialmente a la creación del arbitrio por su transitoriedad, pero que ahora el respeto al régimen de franquicias y las limitaciones ya existentes a la expansión comercial le hacían negar su conformidad.

Los Ayuntamientos de Valleseco, Arucas, Teror, Santa Lucía, Gáldar, Santa Brígida y San Lorenzo, así como el capitalino, como vimos anteriormente, se opusieron al incremento. Entre las Asociaciones e Instituciones, sin ser la Cámara de

Comercio, de la que ya conocemos su opinión, también se negaron la Asociación Patronal de Comerciantes y el Centro de Comisionistas y Representantes matriculados de Las Palmas. Ante tanta oposición, el Cabildo retiró su proyecto<sup>2</sup>.

A la tercera va la vencida, y además, en 1937, corrían vientos poco favorables para la diversidad de opiniones, por lo que en ese año se incrementó el tipo aplicable al arbitrio del 1 al 2%. En sesión de 17 de marzo de 1937, la Comisión de Hacienda del Cabildo expuso la necesidad de buscar fórmulas que incrementasen los ingresos de la Corporación para poder atender las obligaciones pendientes de pago y las que fuesen surgiendo, principalmente, en el ámbito de la Beneficencia y Asistencia Social. Proponía, por una parte, la elevación del impuesto sobre importación y exportación de mercancías del 1 al 2%; y por otra, la extensión del gravamen a los artículos hasta ese momento exentos.

El Cabildo justificaba la elevación del arbitrio en la grave crisis económica que atravesaba la Isla, con un fuerte paro y con la baja generalizada de los precios de la fruta que se exportaba. Estas dos circunstancias, en su opinión, habían disminuido alarmantemente el efectivo en Gran Canaria, a pesar de que la Corporación, en la medida de sus ingresos ordinarios, realizaba una serie de obras e intentaba que otros proyectos fuesen posibles, como los de los embalses, caminos vecinales, Hospital Psiquiátrico, Albergue

<sup>2</sup> ACGC. Arbitrios. Caja 1217, 10-18. Legajo 18, II

Turístico de la Cruz de Tejeda, e incluso el del Aeropuerto Nacional de Gando, cuyos trámites eran urgentes y de los que se esperaba obtener una importante subvención estatal.

Mientras la subvención no se conseguiese, era preciso *allegar medios extraordinarios pues el paro no disminuye y la situación se hace insostenible*. Para ello proponía, a falta de la posibilidad de fijar una contribución personal y directa, seguir con el arbitrio indirecto del 1% sobre la importación y exportación, que tenía la ventaja de que los artículos de primera necesidad estaban exentos y que se gravaba *ad-valorem*.

La Corporación ya conocía la buena predisposición de los ayuntamientos y de la Patronal al respecto (qué remedio en aquellos años), pero para aligerar las posibles dificultades que pudiese encontrar en la convalidación del expediente se obligaba, *“para hacer desaparecer toda reserva sobre la eficacia del remedio, la coordinación del gasto y la austeridad de su régimen”*, a organizar la gestión del incremento propuesto con carácter mixto entre la Corporación y las Entidades afectadas por su representatividad.

La propuesta de 1937 se concretaba en unas bases económicas, antecedente inmediato de la futura Carta económica intermunicipal aprobada en 1941. En ellas se hacía constar el carácter transitorio del incremento y que su recaudación se destinaría exclusivamente a obras que mitigasen el paro

obrero, estando controladas por una comisión en la que intervenían miembros de los municipios y del Cabildo:

#### BASES<sup>3</sup>

- 1ª.-** *El Cabildo Insular con aplicación de los artículos 222 y 223 del Estatuto Provincial y 14 y 15 del Decreto de 4 de diciembre de 1931 acordará y tramitará la elevación en un 1% del arbitrio que por igual cuantía y ad-valorem viene percibiendo sobre la importación y exportación de mercancías en esta Isla y que le fue concedido por R. O. del 7 de enero de 1914 convertida en Ley por el apartado A) del citado artículo 222.*
- 2ª.-** *El producto obtenido con tal elevación se destinará exclusivamente a la realización de obras para mitigar el paro obrero y por tanto tendrá aquella un carácter eminentemente transitorio, quedando vinculada a la necesidad misma de resolver por este procedimiento excepcional el agudo problema de la crisis proletaria.*
- 3ª.-** *Se constituirá una Comisión Asesora de la Corporación Insular que tendrá como misión el examinar las propuestas y proyectos que inicien y confeccionen los Ayuntamientos de la Isla de Gran Canaria para su realización con cargo al producto de dicho aumento tributario, fijando al Cabildo Insular, con carácter ineludible para el mismo, el programa de obras que se costeen con dichos fondos. Este organismo estará compuesto*

<sup>3</sup> ACGC. Arbitrios. Caja 1217, 1.1. Legajo nº .1, III

de dos representantes del Ayuntamiento de Las Palmas, uno de los Ayuntamientos del Partido Judicial de Guía, otro de los Ayuntamientos del Partido Judicial de Telde, dos del Cabildo Insular de Gran Canaria, uno de la Federación Patronal y otro de los elementos obreros. Las resoluciones que adopte han de contar con el voto de la mayoría absoluta de sus vocales.

- 4ª.-** La suma recaudada con la elevación del arbitrio se fraccionará en tres partes iguales de las cuales una quedará destinada a los trabajos que los Ayuntamientos propongan dentro de la cantidad que a cada uno corresponda proporcionalmente al número de sus habitantes; otra tendrá igual destino pero según la suma que a las propias Municipalidades se les asigne en razón de la contribución territorial y urbana que paguen al Tesoro; y la tercera se invertirá en obras a realizar en aquellas zonas de la Isla donde circunstancialmente se presente con más intensidad el paro obrero.

Se estimará, no obstante, como suma recaudada la que resulte de descontar de la cantidad propiamente exaccionada la de ciento cinco mil pesetas que percibirá el Cabildo Insular anualmente con objeto de satisfacer los intereses y cuotas de amortización del empréstito que proyecta emitir para la construcción de su domicilio en la calle de Bravo Murillo.

- 5ª.-** El producto del repetido 1% se depositará en un Banco de la localidad con epígrafe especial en relación con la organización de estos trabajos, pero a la disposición del Cabildo Insular de

Gran Canaria que será quien realice, en definitiva, las contrataciones de las distintas obras.

- 6ª.-** Cada Ayuntamiento tendrá libre iniciativa para articular propuestas o presentar Proyectos que no rebasen, en total, el montante de los dos tercios de aquellos fondos que quedan ineludiblemente afectos a la inversión dentro de los respectivos Términos Municipales. Caso de tener que confeccionarse los Proyectos por cuenta del Cabildo Insular, los gastos de los mismos se cargarán a la suma adjudicada al Ayuntamiento donde las obras han de realizarse.

- 7ª.-** La Comisión asesora podrá resolver con carácter obligatorio para la Corporación Insular que con la garantía de todo o parte de aquellos fondos se concierte una operación de crédito que posibilite en un momento dado la contratación de un importante volumen de obras sin quedar reducidas éstas a las estrechas disponibilidades del producto anual del arbitrio aumentado.

Las Palmas, 30 de julio de 1936

El Presidente del Cabildo invitó a los alcaldes de todos los ayuntamientos de la Isla a una reunión donde se tratase la elevación del arbitrio al 2%. En la misma, a la que excusó su asistencia el alcalde de Mogán, se acordó designar una comisión compuesta por los representantes de Las Palmas de G.C., Arucas, Telde y San Mateo que negociase directamente con la que designara la Comisión gestora del Cabildo, con el objeto de estudiar una fórmula armónica que satisficiera tanto a las municipalidades como a la Corporación.

En la sesión del Ayuntamiento capitalino del 26 de agosto de 1936 se dio lectura a la propuesta del Cabildo ya descrita y, en general, todos los asistentes estuvieron de acuerdo. Sin embargo, antes de tomar un acuerdo definitivo se acordó designar un comisión integrada por miembros del municipio que cambiase impresiones con otra del Cabildo a fin de discutir y llegar a un acuerdo en cómo iba a hacerse la recaudación, la ejecución de obras, etc., aclarando que el proyecto del Cabildo era transitorio, a diferencia del que tenían proyectado los ayuntamientos, cuya finalidad era más extensa, ya que debía fortalecer las haciendas municipales. Se recomendaba, además, dar la mayor publicidad posible al proyecto para que todos quienes se sintiesen relacionados con él pudiesen expresar su opinión.

En comunicado de 5 de abril de 1937 los alcaldes de Las Palmas de Gran Canaria, Telde, Arucas, San Lorenzo, Gáldar, Guía, Santa Brígida, Moya, Ingenio, Agüimes, Teror, Agaete y Firgas manifestaron su desacuerdo y elevaron al Cabildo su petición de que el aumento del arbitrio fuese derogado. Los firmantes declararon que los trámites que el Cabildo debía cumplir para la elevación no se habían cumplido y fundamentaron su reclamación en tres puntos:

**Primero.**

*Los Ayuntamientos, Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares no pueden modificar las ordenanzas aprobadas para la exacción de recursos dentro del ejercicio para el cual fueron sancionadas, es decir, en pleno desarrollo del presupuesto ordinario*

*que debió ser aprobado con las mismas ordenanzas.- Art. 324 del Estatuto Municipal, en relación con el Estatuto Provincial y con la ley del 1 de julio de 1911.*

**Segundo.**

*El Cabildo Insular carece de facultades para imponer esa elevación sin obtener previamente el beneplácito expreso de los Ayuntamientos de la Isla, o por lo menos de Ayuntamientos representativos de Municipios que sumen la mitad más uno de los habitantes de derecho inscritos en el censo de la Provincia, art. 223 del vigente Estatuto Provincial.*

**Tercero.**

*Esa aquiescencia de los Ayuntamientos será necesaria alcanzarla por el Cabildo Insular, a pesar de lo establecido en el art. 14 del Decreto de Diciembre de 1931. Decreto que solo tuvo carácter transitorio para habilitar el medio rápido para la aprobación de los presupuestos provinciales e insulares para el ejercicio de 1932, sin que ese Decreto haya suspendido para el mismo ejercicio ni para los años posteriores la observancia de las formalidades que señala el expresado art. 223, y mucho menos las de los preceptos de la Ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública ya expresada.*

Sin embargo, soslayando la negativa municipal, el Cabildo consiguió que el Estado aprobase el incremento del 1 al 2% en el arbitrio sobre la importación y exportación, y pudo consolidar, en síntesis, su hacienda. Pero los ayuntamientos estrechaban cada vez más el cerco económico que les permi-

tiera un saneamiento integral de sus haciendas con cargo al arbitrio. La solución y el consenso no tardarían en llegar con la Carta económica intermunicipal de 1941.

## **B) LA CARTA ECONÓMICA INTERMUNICIPAL DE 1941: SOLUCIÓN AL DIFÍCIL EQUILIBRIO ENTRE LAS HACIENDAS MUNICIPALES E INSULAR**

En 1938 son los municipios grancanarios los que instan una nueva elevación del arbitrio, esta vez para beneficiarse directamente del incremento de la recaudación, y que terminaría tres años más tarde con la aprobación en Consejo de Ministros de la Carta económica intermunicipal (Orden ministerial de 27 de diciembre de 1941, BOE del 18 de enero de 1942).

Hemos de ser concientes de cómo, poco a poco, la Corporación insular había conseguido una notable expansión económica, en detrimento, algunas veces, de las propias arcas municipales. Bien es cierto que el sacrificio municipal a la hora de autorizar la implantación de un nuevo arbitrio por parte del Cabildo se vio siempre recompensado con la desaparición de alguna partida de gasto que pasaba directamente a la Corporación, pero el lógico desarrollo de los ayuntamientos demandaba cada vez más recursos. El enfrentamiento entre ambas instituciones era inevitable.

Ante la propuesta municipal, el 12 de diciembre de 1938 el Gobernador Civil de Las Palmas emitió un informe en que hacía constar que los ayuntamientos de la Isla, a

excepción de los de Artenara, Guía y Gáldar, solicitaban aumentar el arbitrio sobre importación y exportación del 2% al 3 ? %, destinando el 1 ? % del incremento al reparto entre los ayuntamientos con arreglo al índice de sus productos y capacidad de consumo.

La aceptación expresa estaba supeditada al cumplimiento por parte de los municipios de una serie de cuestiones: la de no recurrir más a los repartimientos generales entre sus vecinos, la de aclarar que el 2% del arbitrio seguiría siendo para el Cabildo, la de autorizar desde ese momento a dicha Institución para posibles subidas futuras del tipo impositivo, y por último, a admitir que de la recaudación total se encargaría el Cabildo, percibiendo un 5% como derechos de administración y cobranza. Estas eran las bases a las que se obligaban:

### **Primera.**

*Obligación "sine qua non" de todos los Municipios de no exaccionar más repartimientos generales o sobre productos de la tierra en sus respectivos términos.*

### **Segunda.**

*Aclarar debidamente que del total que se recaude con el arbitrio que se imponga, del tres y medio por ciento, quedará a favor exclusivo del Cabildo la cantidad a que se eleve el 2% que actualmente viene exaccionando; y el resto, o sea el uno y medio por ciento, será la cantidad objeto de reparto entre todos los Ayuntamientos.*

### **Tercera.**

*Obtención por parte de todos los Municipios de un compromiso consis-*

*tente en sus expresas autorizaciones, desde ahora, por si en el futuro fuere necesario modificar o elevar el tipo-base de percepción del arbitrio, a favor exclusivamente de la Hacienda Insular.*

**Cuarta.**

*Todas las operaciones concernientes a la total recaudación y reparto del arbitrio que nos ocupa las llevará a cabo exclusivamente el Cabildo Insular, quien efectuará mensualmente la oportuna distribución de lo que corresponda a los Ayuntamientos del importe del uno y medio por ciento, con estricta sujeción a las bases que los propios Ayuntamientos acuerden, después de deducir un 5% a favor del Cabildo en concepto de administración y cobranza.*

En el informe, el Gobernador Civil sometía a consideración de todas las partes la conveniencia para los intereses generales de la Isla de que las exportaciones de productos y frutos no quedasen sujetas a tributar por el aumento proyectado y sí solo afectas al actual tipo de arbitrio del 2%. Con ello se lograba una mejor situación de aquellos productos y frutos en orden a la adquisición de nuevos mercados, y la estabilidad de los actuales.

Dos años más tarde a su fallida oposición al incremento del arbitrio sobre la importación y exportación, y cansado de tanta demora para lograr un acuerdo único para las arcas de todos los municipios, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, siendo alcalde Jesús Ferrer, publica en el BOPC de 6 de diciembre de 1939

su propio proyecto de Carta Económica, exponiéndolo al público en cumplimiento del art. 98 de la Ley Municipal vigente. Quizás el punto más importante fuese la propuesta de que se autorizase al Ayuntamiento el cobro de un 2% como máximo de todas las importaciones y exportaciones del municipio. Ello suponía la quiebra del equilibrio que se mantenía en la Isla entre el Cabildo, que ya recaudaba el arbitrio del 2% sobre la importación y exportación, y los municipios.

En la misma línea de duplicar todos los arbitrios existentes, el Ayuntamiento proponía un gravamen de 5 céntimos por litro de gasolina o petróleo importado en el municipio; así como el establecimiento con carácter municipal del arbitrio que sobre el consumo de tabaco elaborado fue autorizado en su Carta Económica al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife por R. O. del Ministerio de Hacienda de 20 de julio de 1934, ampliado con el de 10 pesetas por Kg. de tabaco elaborado que se consumiera en la ciudad, conforme a la resolución de la Presidencia de la Junta Técnica del Estado de 14 de mayo de 1937: ¡Toda una revolución recaudatoria que rompía el *status quo* mantenido desde 1913 entre Cabildo y municipios! El Cabildo de Gran Canaria debía buscar una solución alternativa.

En sesión de la Comisión gestora de 19 de diciembre de 1940 el Cabildo acordó impugnar la Carta Económica del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria por ser lesiva a sus intereses, redactando la oposición correspondiente en base a las siguientes consideraciones:

A) Respecto al arbitrio sobre la importación y exportación:

- Dicha exacción producía un caso de duplicidad de arbitrio, ya que una misma mercancía era gravada dos veces a su importación y exportación con la misma base: un 2% para el Cabildo y un 2% para el Ayuntamiento.
- El Cabildo tenía absoluta prioridad para dicho arbitrio por la R. O. de 7 de enero de 1914.
- Por la dificultad de tipo fiscal y recaudatorio que suponía, ya que la propuesta de Carta Económica decía que gravaba las importaciones y exportaciones de este Municipio, quedando exentas las que se producían en otros términos municipales, teniendo en cuenta que el único puerto de la isla era el de La Luz, ubicado en el término municipal de Las Palmas de G. C.

B) Respecto a la importación de Gasolina y petróleos:

- Se remitía a los mismos argumentos anteriores.

C) Respecto al tabaco:

- Ya el 14 de mayo de 1937 la Junta Técnica había dictado resolución sobre el asunto, ordenando que el citado arbitrio se hiciese extensivo a todo el Archipiélago canario, *"pero siempre sobre la base de que sean los respectivos Cabildos Insulares los encargados de la exacción y administración del mismo"*.

Finalmente, y como aspecto positivo que serviría a la postre para solucionar la crisis, el Cabildo estaba dispuesto a colaborar con el Ayuntamiento para que, de común acuerdo, se lograra una fórmula que permitiera reforzar los ingresos de las haciendas municipales sin necesidad de crear nuevos arbitrios.

El 25 de febrero de 1941 los alcaldes de los ayuntamientos suscribieron un comunicado al Cabildo pidiéndole que procediese a cancelar las oposiciones a las cartas económicas municipales. Los alcaldes firmantes son los de Las Palmas de G. C., Teror, Guía, Arucas, Gáldar, Ingenio, Telde, Santa Brígida, Agaete, Moya, San Bartolomé, San Mateo, Santa Lucía de Tirajana, San Nicolás, Valleseco, Tejeda, Fargas, Artenara, Valsequillo y Mogán.

Ante tal mayoría (solo echamos en falta al Ayuntamiento de Agüimes), el Cabildo hubo de hilar muy fino si no quería ver peligrar sus exclusivas fuentes de recursos económicos y, a pesar de que el 6 de marzo de 1941 la Comisión Gestora acordó no retirar la oposición, creyó que lograría una fórmula adecuada para satisfacer las aspiraciones de los municipios dentro de la legalidad vigente, apuntando la idea, que a la postre triunfaría, de aumentar los arbitrios actuales de la Corporación en beneficio de los municipios. El cambio se haría mediante un expediente en que constase la conformidad de los organismos y corporaciones interesadas, designándose una comisión compuesta por el Abogado del Estado, el Jefe Provincial de Administración Local y todos los interventores, tanto municipales como del Cabildo,

comisión que en el plazo de 8 días debería entregar y redactar un informe en el que se expresase de modo claro cómo llevaría a la práctica la resolución acordada<sup>4</sup>.

La definitiva Carta económica intermunicipal de Gran Canaria fue aprobada en Consejo de Ministros de 4 de diciembre de 1941 y publicada la Orden Ministerial en el BOE del 18 de enero de 1942. El Cabildo quedaba autorizado a percibir un recargo del 100% sobre el arbitrio del 2% sobre la importación y exportación, que sería distribuido anualmente entre los municipios según acuerdo entre todos ellos (un 2% para el cabildo y un 2% para los ayuntamientos). Por esta gestión de recaudación del recargo para los ayuntamientos, el Cabildo percibía el 0,5% en concepto de gastos de administración y cobranza. Por su parte, los municipios perdían la posibilidad de aplicar los arbitrios sobre inquilinato y productos de la tierra, así como el impuesto sobre consumo y su recargo municipal.

El indudable éxito de la fórmula consensuada permitía de nuevo conseguir el difícil equilibrio entre las haciendas municipales e insular, y años más tarde, en 1953, los municipios y el Cabildo de Tenerife también la aplicarían, con algunas diferencias como señala Rosa Olivera<sup>5</sup> :

- Como dicha Institución tenía autorizado el impuesto de un 3% *ad valorem*, con

el fin de igualarlo al de aquella isla, cedió un 1% de su producto a los municipios, y en virtud de la Carta se le autorizó un recargo de otro 1%, con lo que quedaba en un 4%: un 2% para el Cabildo y otro 2% para los ayuntamientos.

- La distribución se hacía partiendo de un 60% para el ayuntamiento de la capital y el resto en proporción a la población de derecho, al promedio de los presupuestos municipales, a los líquidos imponibles por rústica y urbana y a las cuotas por industrial y comercio.

- A su vez, el Ayuntamiento capitalino había de destinar la recaudación que le correspondiese a obras de primer establecimiento, mientras que el resto de los municipios solo el 85%.

Casi todas las islas restantes suscribieron posteriormente las respectivas Cartas económicas intermunicipales, salvando así ambas instituciones —los Cabildos y los ayuntamientos— las difíciles y tensas relaciones para configurar provechosamente sus respectivas haciendas: ¡Todo un modelo de concordia y corresponsabilidad a imitar en el presente!

### III. LOS ARBITRIOS SOBRE LA GASOLINA Y EL TABACO: NUEVAS FUNCIONES SOCIALES DE LOS CABILDOS

En la segunda década del s. XX los Cabildos principales eran ya instituciones

<sup>4</sup> ACGC. Arbitrios. Caja 1217, 42-43. Legajo 43

<sup>5</sup> Rosa Olivera, Leopoldo de (1967). “Las Haciendas locales en las Islas Canarias”, publicado en *Estudios de Derecho Administrativo Especial Canario I*, Cabildo Insular de Tenerife.

desarrolladas y arraigadas en la sociedad canaria, que con los lógicos altibajos en su economía desempeñaban una amplia labor social. Esta labor demandaba siempre ingentes recursos, que una vez la imaginación de los consejeros y otra la ayuda del propio Estado hacía posible la implantación y la consecuente recaudación de nuevas figuras impositivas. Aparte de un arbitrio menor: el del sello o timbre, que obedecía a la idea de "la póliza" que aún recordamos, pero que, afortunadamente, la modernización de la Administración ha rechazado, se crearon dos nuevas figuras impositivas que sí tienen una importancia cuantitativa en los presupuestos anuales de las dos Corporaciones más importantes, pero que obedecen a conceptos específicos que obligan a destinar su recaudación a funciones concretas. Así, el arbitrio sobre la gasolina está directamente relacionado con el mantenimiento y conservación de carreteras, mientras que el arbitrio sobre el tabaco lo estará con el intento de mitigar el paro obrero.

Con estos dos nuevos arbitrios, implantados en 1927 y 1937, respectivamente, se abre una nueva fase en las funciones de los Cabildos, ya que de ser meros receptores de recursos para destinarlos al cumplimiento de sus funciones se convierten en organismos puentes que distribuyen los fondos recaudados entre obras y organismos específicos (en el caso del arbitrio sobre la gasolina y los caminos vecinales) o entre los ayuntamientos (la recaudación del arbitrio sobre el tabaco para fomentar obras que mitigasen el paro).

#### **A) LA FINANCIACIÓN ESPECÍFICA PARA LA CONSERVACIÓN Y REPARACIÓN DE CARRETERAS: EL ARBITRIO SOBRE EL CONSUMO DE GASOLINA (1927)**

La especial orografía de las Islas no permitía el acceso de una población a otra con facilidad, por lo que las comunicaciones interiores, cuando existían, se encontraban en mal estado y siempre necesitadas de un costoso mantenimiento.

A nivel nacional, el R. D. de 26 de julio de 1926 creó el impuesto de rodaje, conocido también como arbitrio sobre automóviles, cuya recaudación se destinaba a la conservación y reparación de carreteras. Sin embargo, en enero de 1927 se autorizó a los Cabildos insulares la recaudación del arbitrio de 8 céntimos por cada litro de gasolina consumida, quedando suprimido provisionalmente el impuesto de rodaje en las Islas.

El éxito de estas gestiones en Madrid hay que concedérselo claramente a Tenerife, concretamente al prestigioso "Automóvil Club de Tenerife", que había conseguido que los propietarios de vehículos de la Isla pagaran un cargo voluntario de 5 céntimos por litro de gasolina consumido. Con esta recaudación había alquitranado las vías más transitadas, siendo reconocida esta constructiva labor en todo el Archipiélago. En Gran Canaria se veía con desconsuelo cómo el Automóvil Club de Gran Canaria, creado a esos efectos, no había podido implantar el canon voluntario, con el consiguiente mal estado de las carreteras.

El ejemplo del Automóvil Club de Tenerife sirvió al Gobierno de justificación para no exigir en Canarias el impuesto sobre rodaje y convertirlo en la exacción de 8 céntimos por litro a repartir entre los respectivos Cabildos y dichos Clubes. Ahora se trataba de un impuesto, no de una contribución voluntaria, pero solo excedía en 3 céntimos litro a la que ya se venía recaudando en Tenerife. El nuevo gravamen fue calificado de "módico" por Diario de Las Palmas en su edición de 21 de enero de 1927, en la que también elogiaba la labor realizada en Tenerife.

El servicio de reparación y conservación de carreteras, que en la Península estaba encomendado al Patronato de Firms especiales, pasaba a estar en las islas de Gran Canaria y Tenerife a cargo de las sociedades denominadas Automóvil Club, bajo la inspección directa de las Jefaturas de Obras públicas.

La recaudación la realizaban los dos Cabildos, quienes entregaban el 65% a dichos Clubes y se quedaban con el 35% restante para el mantenimiento de los caminos a su cargo.

El domingo 20 de marzo de 1927 comenzó la recaudación en el Cabildo de Gran Canaria, haciéndose público en las ediciones de 16 y 21 de marzo del Diario de Las Palmas entre otros. En sesión de 5 de marzo de 1927 el Cabildo ya había aprobado la Ordenanza correspondiente para el cobro del arbitrio sobre el consumo de la gasolina, traspasando todo su rigor y formalismos a los importadores y almacenistas, que de esta forma no solo quedaban controlados en

cuanto a sus existencias en el momento de comenzar la exacción, sino que de cara al futuro habían de declarar las importaciones y exportaciones de gasolina con toda claridad.

A través de este control, plasmado en un inventario permanente de existencias, entradas y salidas al consumo, la Corporación insular recaudaba mensualmente el arbitrio con las liquidaciones de los importadores y almacenistas. Éstos, a su vez, se lo repercutían a los consumidores finales vía precio:

**ORDENANZA para el cobro del arbitrio sobre el consumo de la gasolina. Cabildo de Gran Canaria**

**Art. 1º.**

*Los importadores y comerciantes de gasolina están obligados, desde el momento que se ponga en vigor esta Ordenanza, a presentar en esta Administración de Arbitrios Especiales una relación jurada, donde hagan constar la cantidad de gasolina que tengan en sus almacenes, operación que será comprobada por el correspondiente aforo practicado por un empleado de esta Administración; cuya existencia figurará como primera partida en la relación jurada mensual a que se refiere el art. 4º.*

**Art. 2º.**

*Es también obligación de los comerciantes e importadores de gasolina presentar en esta Administración declaración duplicada (modelo número 1), expresando con toda claridad número de bultos, peso y cantidad de litros,*

*procedencia y vapor, en cuyo duplicado se autorizará por esta Administración el levante, que será presentado a los vigilantes al paso de la mercancía para su comprobación.*

**Art. 3º.**

*Cuando verifiquen alguna exportación, están igualmente obligados a presentar previamente en esta Administración declaración por duplicado (modelo número 2) con expresión del número de bultos, cantidad de litros, peso, vapor y sitio de destino. Cumpliéndose las mismas formalidades que las indicadas para su importación.*

**Art. 4º.**

*Dará cuenta mensualmente a esta Administración en declaración jurada (modelo núm. 3) de las cantidades de gasolina recibidas durante el mes, exportaciones verificadas y ventas al consumo, cuya diferencia será el depósito que quede en sus almacenes, el cual se hará figurar como primera partida en el mes entrante. Esta existencia será también comprobada por un empleado de esta Administración.*

**Art. 5º.**

*Se admitirán los traspasos, a juicio de esta Administración, con arreglo a la importancia de los mismos y la solvencia de las personas interesadas.*

**Art. 6º.**

*El pago de los derechos del arbitrio se verificará mensualmente, al instante de practicar la liquidación, o bien dentro de los quince primeros días de cada mes, pasados los mismos se pro-*

*cederá por la vía ejecutiva de no hacer efectiva la deuda.*

**Art. 7º.**

*Se le aplicarán los derechos dobles a todos los que infringieren las expresadas disposiciones, sin perjuicio de la responsabilidad criminal que puede ser exigible ante los Tribunales de Justicia.*

La gasolina quedaba sujeta a partir de 1927 a varios arbitrios, ya que como toda mercancía importada tenía que tributar por el arbitrio sobre la importación y exportación, al específico de la gasolina y a una serie de pequeños recargos. En la tabla de valores de ciertas mercancías aprobada para 1941 figura el siguiente comentario que nos ilustra sobre su tributación:

*Las gasolinas y petróleos se encuentran sujetas al arbitrio del 2% que se exacciona de la siguiente forma.*

*Gasolina: del precio de venta en surtidor se deduce por cada litro 0,08 pts. como arbitrio de la Junta Administrativa de carreteras, 0,025 por arbitrio proparo obrero y 0,20 pts. para la Junta de Abastos y Transportes, y del valor que resulte se descontará el 20% como utilidades de la casa vendedora, exaccionándose el arbitrio del 2% sobre el líquido resultante.*

*Petróleo: precio de venta de la casa importadora al comerciante menos 0,05 pts. litro que corresponde a la Junta de Arbitrios y Transportes, y el 20% como utilidades. Por el líquido pagará el 2%<sup>6</sup>.*

---

<sup>6</sup> ACGC. Arbitrios. Caja 1217, 3-3. Legajo 3, IV

El Cabildo de Tenerife, el auténtico con-seguidor de este impuesto, aumentó su tipo en 1931 en 0,03 ptas.; pasando su recaudación en ambas islas por momentos delicados por las graves repercusiones de la Guerra Civil y la Segunda Guerra Mundial, que hicieron aconsejable la creación por el Mando económico de la Junta de Carburantes Líquidos, que percibió dicho impuesto (Rosa Olivera, 1967).

**B) EL ARBITRIO SOBRE EL TABACO DE 1937: LOS CABILDOS ASUMEN FUNCIONES DE REPARTO DE RENTAS ENTRE LOS AYUNTAMIENTOS PARA MITIGAR EL PARO OBRERO**

El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife había logrado mediante O. M. de 20 de julio de 1934 la autorización de un arbitrio municipal sobre el consumo de tabaco elaborado, al serle aprobada una Carta municipal económica (Rosa Olivera, 1967). Lo mismo quiso intentar el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria en 1936, oponiéndose, como vimos, el Cabildo mediante oficio del 11 de febrero de 1937 de su Presidente, Salvador Fernández Vaamonte, a la Junta Técnica del Estado. En él se alegaba que era imposible, tanto legal como formalmente, conceder tal petición, basando esta afirmación en los siguientes puntos:

- El Ayuntamiento no concedió, en su momento, de manera expresa su consentimiento a la implantación o elevación del

arbitrio del 1%, perjudicando al Cabildo y a otros ayuntamientos de la Isla.

- El Ayuntamiento de Las Palmas convocó a todos los ayuntamientos de la Isla para constituir la Mancomunidad Intermunicipal a fin de establecer arbitrios con los que afrontar el problema del paro forzoso. Como ese proyecto fracasó, aceptó la propuesta del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife para la implantación de un arbitrio de carácter local sobre el consumo e importación del tabaco y el vino.
- La Mancomunidad Intermunicipal pugna con el funcionamiento de los Organismos Insulares porque invade facultades y atribuciones de la exclusiva competencia de éstas, según preceptos contenidos en el Estatuto Municipal de 1924 y Ley Municipal vigente.
- La implantación de dichos impuestos podría producir quebrantos a la industria tabaquera de estas islas<sup>7</sup>.

La discusión pronto dejó de centrarse entre el Ayuntamiento capitalino y el Cabildo, ya que la Junta Técnica del Estado hizo extensivo el arbitrio sobre el tabaco a todo el Archipiélago con fecha 26 de mayo de 1937.

La filosofía del nuevo arbitrio que iban a recaudar los Cabildos no era otra que la de intentar remediar el paro obrero, para lo que las Corporaciones insulares lo gestionarían,

<sup>7</sup> ACGC. Arbitrios. Caja 1217, 42-42. Legajo 42, I

quedándose con el 30% de la recaudación con el fin de destinarlo a obras que mitigasen el paro y repartiendo el 70% restante entre los municipios en proporción a su número de habitantes.

Los Cabildos Insulares asumían una nueva función, ya que pasaban a gestionar recursos destinados total o parcialmente a otras instituciones para promover fines sociales determinados.

En sesión de la Comisión Gestora del Cabildo de 1 de julio de 1937 se trató de la mejor forma de administrar los fondos procedentes de este arbitrio, que habían de invertirse en jornales de obreros parados,

para lo que era conveniente tomar el pulso en las diferentes localidades para que de acuerdo con los respectivos ayuntamientos se promovieran las obras adecuadas. En la sesión se vio que era más conveniente que el Cabildo pagara directamente los jornales que ingresárselos a los ayuntamientos.

Si bien el fin era loable, tenemos que ver qué opinaban los fabricantes de tabaco, quienes eran los que iban a salir más perjudicados con la implantación del arbitrio.

Según estudio encargado al Administrador de Tributos del Cabildo, en aquel año existían las siguientes fábricas de tabaco en Gran Canaria:

**Relación de fabricantes de tabacos con y sin máquinas que figuraban en la matrícula industrial de la capital el 15 de julio de 1937:<sup>8</sup>**

Fabricantes con máquinas – Tarifa 3ª clase, 12ª Epígrafe 28

1. Eufemiano Fuentes Cabrera	Pamochamoso	7 máquinas
2. Santiago Gutiérrez	Alcaravaneras	5 "
3. Luis Correa Medina	Valencia	3 "
4. Fernando Fuentes Cabrera	L. y Castillo	2 "
5. Unión de fabricantes de Tab.	F. y Roca	2 "
6. Severino Viera	L. y Castillo, 41	2 "
7. Joaquín Dos Santos	Perojo, 16	1 "
8. Francisco Márquez Márquez	Albareda	1 "
9. Pedro Fuentes Cabrera	"	1 "
10. Santiago Caballero Cabrera	F. León, 8	1 "
11. Nicolás Socorro Guerra	Perojo, 16	1 "

Fabricantes de tabacos – Oficio Tarifa 4ª Clase 5ª Epígrafe 35

1. José Herrera Talavera	J. Torres 5
2. Lorenzo Arbelo Armas	Alfonso 4
3. Fernando Santana Ravelo	Albareda 262
4. José A. García Santana	4ª esquina A. P.
5. Severino Viera Martín	L. y Castillo 41
6. Pedro Díaz Fuentes	Albareda 240
7. Antonio Ruiz Vargas	L. y Castillo 14
8. Juan Bernal Cabrera	Albareda 230
9. Santiago Caballero Cabrera	F. León 80

<sup>8</sup> ACGC. Arbitrios. Caja 1217, 42-42. Legajo 42, I y II

10. Rafael Vera Jiménez
11. Josefa García, Vda. Wyttembach
12. Pedro Fuentes Cabrera
13. Antonio González Fernández
14. Eufemiano Fuentes Cabrera
15. Joaquín Dos Santos
16. Tomás Bernardo Armas
17. Cristóbal S. Mujica
18. José Morales Toledo
19. José Bratlle Garriga
20. Luis Correa Medina
21. Santiago Gutiérrez
22. Francisco Márquez Márquez
23. Fernando Fuentes Cabrera
24. Vicente Díaz Fuentes

- M. Padrón 58
- Triana 88
- Murga 9
- Albareda 220
- Pamochamoso
- Perojo 16
- k
- V.1
- Albareda 82
- Sagasta 28
- K. Alcaravanera
- Triana
- K. Esquina 6ª
- L. y Castillo, 47
- Toledo 12 (fue baja en 1-4-1937)

La oposición del gremio no se hizo esperar, y en escrito resumen de 16 de agosto de 1937 expusieron las principales conclusiones a las que había llegado en una reunión a la que asistieron los principales tabaqueros y en la que acordaron rechazar la forma recaudatoria propuesta, por no responder a la establecida en la Carta Municipal, que determinaba que tal exacción debía ser efectuada por medio del timbre o sello, y por los importantes perjuicios que ocasionaría a los fabricantes.

A su vez, propusieron al Cabildo:

- a.- Que la recaudación se realizase mediante timbres adheridos a las labores, pero que éstos no debían exigirse a los fabricantes cuando las labores fuesen destinadas a la exportación.
- b.- Que teniendo en cuenta el gasto que suponía la colocación de los timbres, se valorase el trabajo, para reducir el coste de los timbres al venderse por el Cabildo a los fabricantes.
- c.- Se tomase en consideración la necesidad de liberar del arbitrio a las labores

más baratas, consumidas por las clases populares.

- d.- Los firmantes ponían en conocimiento de la Corporación que las máquinas empaquetadoras trabajaban con 16 cigarrillos, por tanto se presentaba una dificultad para fijar como límite mínimo del arbitrio el de 15 cigarrillos por envase.
- e.- Que el Cabildo procediera rápidamente a tramitar la concesión del arbitrio de 10 pesetas sobre el tabaco elaborado en el extranjero, dada la conveniencia de proteger la producción insular.

En el escrito podemos ver que los fabricantes no se negaban al nuevo gravamen, sino a su forma de aplicación, haciendo hincapié en que empezaran a gravarse rápidamente las labores de importación.

El 11 de septiembre de 1937 elevaron una segunda instancia al Cabildo en reclamación contra la base 12ª de las ordenanzas publicadas:

Dicho gremio aducía que la tarifa solo podía ser aplicada al tabaco elaborado en el extranjero y nunca sobre las labores que en

las otras islas del Archipiélago se realizaran y que en esta isla se importaban, porque si bien era cierto que dicha autorización existía, también lo era que ella fue concebida, no para una sola isla sino para todo el Archipiélago, con el fin, y ese fue el espíritu de la concesión, de proteger la industria tabacalera de Canarias.

También solicitaron, en escrito de 11 de septiembre de 1937, una aclaración sobre la defraudación en una de las bases: "que serán defraudadores los expendedores de tabacos que vendan o tengan en sus establecimientos existencias sin precintar". Exponía el gremio que entre sus existencias tenían cajas y mazos de tabacos, tanto del país como extranjeros, que no podían anillar, pues si así lo hicieran, tendrían que destrozarse los envases, teniendo en cuenta que los tabacos una vez secos y prensados sufrirían un gran deterioro; y de otra parte, que poseían tal cantidad de existencias que si las precintaran representarían para ellos un gran desembolso que por ahora no podían afrontar.

Rogaban se les permitiera ir adquiriendo los tickets según les iba haciendo falta hasta agotar las existencias y más

adelante exigir a las fábricas que las mercancías saliesen de éstas con los precintos adheridos. Ofrecían a cambio facilitar cuanto investigación tuviese a bien realizar la oficina del Cabildo.

Ante esta problemática, el Cabildo comunicaba el 15 de septiembre a todos los fabricantes, importadores y expendedores de tabaco que a partir del día 20 todos los cigarrillos y cigarros puros que se consumieran en la Isla debían ya haber satisfecho el arbitrio. Los anillos y precintos estaban a la venta en la calle Triana y en la Administración de Arbitrios Insulares, desde el 17 de ese mes, y a los almacenistas y expendedores o estanqueros se les pedía que presentaran una declaración jurada con el detalle de todas sus existencias.

### C) LA RECAUDACIÓN DE ESTOS DOS ARBITRIOS DESDE SU CREACIÓN EN EL CABILDO DE GRAN CANARIA

A través del cuadro I señalamos la recaudación de cada uno de los dos arbitrios analizados desde su creación hasta 1945, incluyendo también los datos referentes al arbitrio sobre el timbre o sello:

**CUADRO I: RECAUDACIÓN POR LOS ARBITRIOS SOBRE EL TIMBRE O SELLO, LA GASOLINA Y EL TABACO EN EL CABILDO DE GRAN CANARIA DESDE SU IMPLANTACIÓN HASTA 1945 (en pts.)**

AÑO	SELLO (1918)	GASOLINA (1927)	TABACO (1937)
<b>1919/20</b>	2.598,95		
<b>1920/21</b>	1.356,40		
<b>1921/22</b>	1.378,75		
<b>1922/23</b>	422,15		
<b>1923/24</b>	1.696,45		
<b>1924/25*</b>	912,00		
<b>1925/26</b>	1.795,75		
<b>1926*</b>	541,85		

⇒

AÑO	SELLO (1918)	GASOLINA (1927)	TABACO (1937)
1927	2.000,00	76.407,10	
1928	2.000,00	178.642,21	
1929	2.000,00	263.634,35	
1930	3.000,00	628.262,21	
1931	3.000,00	727.688,65	
1932	1.608,95	813.415,55	
1933	3.000,00	850.467,50	
1934	3.000,00	861.395,20	
1935	2.000,00	975.092,00	
1936	2.000,00	991.430,65	
1937	2.000,00	886.729,80	282.243,10
1938	2.000,00	849.989,90	833.353,50
1939	2.000,00	936.266,40	883.485,20
1940	2.000,00	1.020.489,55	1.075.779,15
1941	2.000,00	878.650,90	1.429.273,65
1942	2.000,00	416.244,50	1.786.698,95
1943	2.300,00	628.881,47	2.092.275,95
1944	6.425,40	499.135,17	1.990.902,25
1945	6.000,00	616.813,17	1.926.154,15

Fuente: ACGC. Intervención. Libros de contabilidad  
Elaboración propia

Como se observa a simple vista, la recaudación del sello fue mínima, ya que el gravamen no daba más de sí. Sin embargo, el crecimiento del arbitrio sobre el tabaco fue espectacular en la década de los cuarenta, superando rápidamente al de la gasolina y alcoholes, y convirtiéndose en la segunda fuente de financiación del Cabildo de Gran Canaria, solo superada por el arbitrio sobre la importación y exportación. El arbitrio sobre la gasolina superó en cifras de recaudación al del tabaco hasta 1940, año en que cayó en picado por los efectos de la Segunda Guerra Mundial, representando en 1945 solo un tercio del volumen de ingresos alcanzado por el arbitrio del tabaco.

Para tener una idea de la importancia cuantitativa de estos dos gravámenes en la financiación del Cabildo nada mejor que compararlo con el poderoso arbitrio sobre la

importación y exportación: en los años 1937-1945, en que convivieron los tres arbitrios en el periodo analizado (1913-1945), la recaudación conjunta supuso el 48% de la obtenida por la principal fuente de financiación. Los poco más de 19 millones de pesetas recaudadas en esos 9 años por estas dos figuras impositivas representaron el 24,59% de todos los ingresos de la Corporación gran-canaria en ese periodo<sup>9</sup>.

#### IV. CONCLUSIONES

##### Primera.

Si los Cabildos insulares no hubieran contado desde el principio con la colaboración de los ayuntamientos, difícil hubiese sido que consiguieran una hacienda propia y por tanto, que sobrevivieran como instituciones. Sus consejeros lo supieron desde el primer

<sup>9</sup> Datos extraídos a través de los cuadros de ingresos publicados en Miranda Calderín, S. (2005). *Las Fuentes de financiación del Cabildo de Gran Canaria, 1913-1945*. Caja Rural de Canarias.

momento, ofreciendo a las frágiles corporaciones hacerse cargo de importantes gastos hasta ese momento englobados en los precarios presupuestos municipales. Cuando el volumen de ingresos fue significativo en los gravámenes sobre el comercio, los ayuntamientos exigieron un mayor y mejor reparto de la recaudación obtenida, llegando incluso a proponer la duplicidad de arbitrios: unos para el Cabildo y otros para estas corporaciones locales.

La fórmula consensuada para evitar el verdadero reino de taifas fiscal que se proyectaba sobre el comercio en Canarias se logró en 1941: la Carta económica intermunicipal firmada en Gran Canaria, que posteriormente se implantó con ligeras variantes en la mayoría de las islas del Archipiélago. A través de sus bases, la Corporación insular recargaba al cien por cien el arbitrio sobre la importación y exportación —del 2 pasó al 4%—, gestionando y recaudando su totalidad, y entregando la mitad a los ayuntamientos. Así se lograron superar las siempre tensas relaciones entre los Ayuntamientos y los Cabildos Insulares.

### **Segunda.**

Hasta 1927, todos los recursos obtenidos por los Cabildos se destinaban a engrosar sus presupuestos, aplicándose genéricamente en la forma que en

ellos se aprobaba. Sin embargo, dos nuevos arbitrios engrosaron las arcas del Cabildo en su etapa de consolidación como institución insular, si bien tanto en su implantación como en su recaudación eran otros los fines que los motivaban. En 1927 se crea el arbitrio sobre la gasolina, que está directamente relacionado con el mantenimiento y conservación de las carreteras en Canarias; y en 1937 el arbitrio sobre el tabaco, con el que se intentaba mitigar el paro en las Islas, en unos años especialmente duros en la economía del Archipiélago. Tanto uno como otro gravamen tienen el denominador común de ampliar las funciones sociales de los Cabildos, que se convierten, en relación con estos dos arbitrios, en unos meros recaudadores y gestores de dos actividades de indudable trascendencia para las Islas, observando cómo en las presupuestos y liquidaciones anuales los fondos entraban y salían, destinados a su finalidad específica encomendada, en la que tuvieron mucho que ver todos y cada uno de los ayuntamientos.

En el Cabildo de Gran Canaria, la recaudación obtenida por estos dos nuevos gravámenes fue significativa, convirtiéndose pronto en la segunda fuente de financiación, inmediatamente detrás de la del arbitrio sobre la importación y exportación. En el periodo 1937-1945, supuso el 24,59% del total de los ingresos obtenidos.