

# LA CUESTION CANARIA A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX: PUBLICISTICA E INTERESES ECONOMICOS

P O R

JUAN SISINIO PEREZ GARZON

Los problemas de la organización de los pueblos del Estado español están pendientes desde que en 1808 se establecieron a nivel local las Juntas revolucionarias y comenzó la hegemonía histórica de la clase social burguesa. Esta, en un intrincado proceso revolucionario (de 1808 a 1874), estructuró de modo rígidamente centralista el espacio *nacional-español*<sup>1</sup>. Las intermitentes eclosiones junteras, la continua lucha popular por la elección de los alcaldes, el acervo federal de las fuerzas democráticas y hasta los reiterados

---

<sup>1</sup> Sobre la formación del *Estado nacional-español*, vid. M. González Portilla, *Los orígenes de la sociedad capitalista en el País Vasco Transformaciones económicas y sociales en Vizcaya*, en «SAIOAK. Revista de Estudios Vascos», núm. 1, San Sebastián, 1977, págs. 67-70. A su vez, este autor se basa en las hipótesis de J. Fontana, *Reflexions, elements i previes, sobre la unitat dels Països Catalans* (copia ciclostilada).

En general, sobre el proceso revolucionario de la burguesía española, vid. Enrique Sebastián Domingo, *Crisis de los factores mediatizantes del régimen feudal. Feudalismo y guerra campesina en la Valencia de 1835*, en VVAA, *La cuestión agraria en la España contemporánea. VI Coloquio de Pau*, Madrid, Edicusa, 1976. José Acosta Sánchez, *Desarrollo capitalista y democracia en España*, Barcelona, 1975. Además de la producción de J. Fontana, E. Fernández de Pinedo y Bartolomé Clavero, destacamos por reciente e innovadora en el planteamiento metodológico la amplia introducción de Alfonso Ortí al libro *Oligarquía y Caciquismo como la forma actual de gobierno en España. urgencia y modo de cambiarla*, Madrid, Ediciones de la Revista del Trabajo, 1975.

proyectos, que —bajo la mixtificación de reordenar la *administración local*— ha elaborado la clase dominante, desde las Cortes de Cádiz hasta nuestros días, no hacen sino exhumar de un modo u otro el *problema nacional* vigente <sup>2</sup>.

Hechos que para el Archipiélago Canario se plasman en la historia de lo que Marcos Guimerá ha denominado *el pleito insular* en una obra y en una problemática que significativamente arrancan de 1808 <sup>3</sup>. Por supuesto, detrás de semejante litigio y condicionando sus vaivenes jurídico-políticos, se pulsa la contienda de unas fuerzas sociales en rivalidad por el dominio de los respectivos ámbitos geográficos.

Está por desvelar en futuras investigaciones la convergencia entre intereses económicos y grupos políticos canarios a lo largo de los siglos XIX y XX <sup>4</sup>. Por nuestra parte, esbozamos en una primera aproximación las relaciones entre el divisionismo administrativo y

<sup>2</sup> Explicitamos: las Juntas locales brotan como fuerzas dirimientes del cambio en las ocasiones en que se cuestiona el sistema de gobierno y se espera una nueva estructuración del ámbito nacional. Así, en 1808, 1820, 1835 y 1836, 1840, 1843, 1854 y 1868. Práctica juntera sin la cual no puede comprenderse la explosión federal y cantonal de 1869 y 1873 respectivamente, ni el resurgir de las autonomías en 1931. La elección de los alcaldes, por otra parte, ha servido de detonante en el enfrentamiento del poder municipal o local contra el poder central del Estado. No olvidemos que sobre tal punto se discernían de modo determinante las diferencias entre moderantismo y progresismo en el siglo XIX, y que el golpe de Espartero en 1840 no fue tal sino la victoria de los Ayuntamientos, del poder local progresista, aunque luego el partido progresista cabalgara en una práctica contradictoria con tendencias centralistas.

Por supuesto, son aspectos que requieren trabajos en profundidad y que sólo esbozamos a nivel de hipótesis para comprender las raíces de las ideologías nacionales.

<sup>3</sup> Estudio exhaustivo a niveles jurídicos y político-administrativos, el de Marcos Guimerá Peraza, *El Pleito Insular (1808-1936)*, Madrid, 1976.

<sup>4</sup> Para un sugerente planteamiento de la historia económica canaria, vid Víctor Morales Lezcano, *Síntesis de la historia económica de Canarias*, Aula de Cultura de Tenerife, 1966. Nuestro estudio se inserta en lo que el autor llama período de los Puertos Francos, iniciado con las franquicias aduaneras concedidas por la Ley de 1852. Se caracteriza por el crecimiento demográfico, el auge comercial y el régimen de monocultivos (plátanos y tomates), elementos que incluyen a las Canarias en los sectores económicos nacionales y extranjeros.

los intereses anclados en el Puerto de La Luz a principios del siglo xx. El motivo, la obra de Luis Morote, diputado que fue por Las Palmas de 1910 a 1913, y que escribiera en defensa del proyecto divisionista grancanario. A través de ella se reflejan diversos factores condicionantes del pleito en tales fechas.

#### 1. LOS INTERESES DEL DIVISIONISMO

Si la crisis de 1898 desencadenó la exteriorización de las contradicciones de las burguesías periféricas frente al Estado central, también, pero con formas específicas, se manifestó en el Archipiélago Canario. No por azar se creaba en 1903 en Las Palmas el Partido local canario, aglutinando el descontento contra el sistema administrativo imperante. Defensor de la división provincial, en su primera junta se congregaban las personalidades más representativas de la Gran Canaria.

Presidía el nuevo partido Carlos Navarro, médico afamado y en otra ocasión presidente de la «Comunidad de regantes de la Vega mayor de Telde». El vicepresidente, Salvador Manrique de Lara y Massieu, revelaba por sus apellidos la ligazón de dos potentadas familias políticas insulares, y él mismo ocuparía la alcaldía de Las Palmas en 1927 cuando se lograra la división. Por su parte, las familias Curbelo y Cuyás, engarzadas con los intereses extranjeros en la isla, situaban los correspondientes vocales en la junta fundacional<sup>5</sup>. Aunque en un principio el personaje dirimente de la política canaria, Fernando León y Castillo, no participó, pronto pasaría a protagonizar y orquestar la reivindicación divisionista.

En definitiva, los intereses divisionistas respondían al crecimiento económico operado en Las Palmas durante las décadas finales del siglo xix; marcado además por una estrecha dependencia del capital extranjero, que inicia ahora su fase imperialista y en cuyas rutas comerciales se incluye precisamente como puerto *inevitable* el de Las Palmas-La Luz.

<sup>5</sup> Marcos Guimerá. *op. cit.*, págs 226-27. Sobre los intereses de Curbelo y de Cuyás, vid. Baldomero Donnet y Pareja, *Los puertos de España*, Madrid, 1910, págs. 391-92 El nuevo partido publicó desde el 1 de julio de 1903 el periódico *La Defensa*. Más datos sobre este partido, en M Guimerá: *op. cit.*, supra, págs 227 y sigs

Y una vez más el papel del individuo en el proceso histórico. Cierto que las rutas del comercio internacional determinaron el auge portuario del Archipiélago, pero no menos evidente que en la hegemonía de Las Palmas-La Luz entre otros factores decidió la actividad política de los León y Castillo, representantes de los intereses económicos dominantes en la isla. En 1863, veinte años antes de que el Estado asumiera la construcción del puerto de La Luz, Fernando León y Castillo escribía:

«... se verá nacer en el Puerto de la Luz, cuyas playas habitan hoy humildes pescadores, un nuevo pueblo, hijo del comercio, que será por su proximidad a Las Palmas, parte de esta ciudad.

(...) La agricultura de esta isla bastante adelantada hoy. . lo estará mucho más mañana, en que sus frutos tengan en el Puerto de la Luz una salida natural...

Cuando se terminen las obras proyectadas, el día en que se vean en aquel dormido mar, ondulando al viento cien banderas, representando otras tantas naciones... ese día se rá un día grande, el más grande quizá para la Gran Canaria.. »<sup>6</sup>

En el texto aparecen reflejadas las ambiciones de propietarios exportadores y burguesía comercial, las dos fuerzas sociales que propulsaron la construcción del más importante puerto franco insular. Pero con semejante tarea tuvo que cargar el Estado, tal como exigía la *lógica subsidiaria* del capitalismo. Así, cuando en 1881 F. León y Castillo formó parte del gabinete Sagasta como ministro de Ultramar, «hizo cuestión de Gobierno y pesó sobre el ánimo de su amigo fraternal Albareda, ministro de Fomento, para que éste dictase la resolución que proclamaba obra de utilidad pública el Puerto de la Luz»<sup>7</sup>.

El hecho es que hasta 1880 había imperado cerca del gobierno conservador el criterio de Pérez Zamora, representante por La Oro-

<sup>6</sup> Texto de un artículo escrito por F. de León y Castillo, siendo estudiante en 1863, en «Las Canarias», revista editada en Madrid. Se reproduce en parte en F. León y Castillo, *Mis tiempos*, Madrid, 1921, vol II, pág 274. Y también en Morote, *La Tierra de los Guanartemes*, París (1910), páginas 37-38.

<sup>7</sup> Morote: *op cit*, pág 38.

tava en las Cortes durante más de cuarenta años<sup>8</sup>. Por su gestión se clasificó el puerto de Santa Cruz de *interés general* y de segundo orden, cuando se promulgó la Ley de Puertos en mayo de 1880<sup>9</sup>.

Pero desde que en febrero de 1881 formara gobierno Sagasta por primera vez en el sistema alternativo de la Restauración, en los temas referentes a las Canarias se impuso de modo progresivo y creciente el criterio de F. León y Castillo; o más bien de los intereses que representaba. Desde ahora comienza el auge del puerto de La Luz y arranca el inicio de su hegemonía comercial en el Archipiélago. Se ha visto cómo F. León y Castillo logró que el Estado proclamara de *utilidad pública* el puerto de La Luz y acometiese su construcción. Otro ejemplo de sus maniobras políticas: por un Real Decreto de agosto de 1881 se establecía en La Luz la escala de los buques y vapores correos a las Antillas<sup>10</sup>.

Por lo demás, Fernando León y Castillo no desaprovechó su estancia en el Ministerio y controló también las actividades portuarias de Tenerife. A los dos meses de entrar en el Gobierno, por Real Orden se nombraba a su hermano Juan Ingeniero Jefe del Puerto de La Luz<sup>11</sup>; y en otra Real Orden de diciembre de 1881 se aprobaba el proyecto de obras que este ingeniero había elaborado para el puerto de Santa Cruz<sup>12</sup>.

Con tales acciones y desde ahora se revitalizó la pugna interinsular entre Santa Cruz y Las Palmas. No cesaría hasta el logro de la división provincial en 1927. Y con motivo de dicha rivalidad, proliferaron los folletos y las obras que de un bando u otro defendían la primacía histórica, económica o política de un puerto o de otro. Porque, en definitiva, la rivalidad Tenerife-Gran Canaria se centraba

<sup>8</sup> M. Guimerá Peraza. *op. cit.*, pág. 93, nota 113, esboza la biografía política de Pérez Zamora.

<sup>9</sup> B. Donnet Pareja, *Los puertos de España*, Madrid, 1910, pág. 371

<sup>10</sup> En esta medida gubernativa desempeñó un papel determinante el informe de la Compañía Transatlántica, dominada por el Marqués de Comillas, quien estaba en estrecha relación con F. León y Castillo. Vid. M. Guimerá Peraza: *op. cit.*, pág. 139, en que comenta el Real Decreto de 26 de agosto de 1881, y en páginas siguientes se reseñan los argumentos de la ciudad de Las Palmas.

<sup>11</sup> M. Guimerá: *op. cit.*, pág. 136: Real Orden de 25 de abril de 1881.

<sup>12</sup> B. Donnet y Pareja: *op. cit.*, pág. 372: Real Orden de 17 de diciembre de 1881.

en los intereses portuarios. En la obra de M. Guimerá se pueden seguir con detalle las referencias a lo más relevante de tan cuantiosa publicística, en la cual se inserta la obra que en 1909 escribiera Morote y que más adelante analizamos <sup>13</sup>.

Por Ley de abril de 1882 se había declarado *puerto de refugio*, o lo que es lo mismo, de *interés general*, el de La Luz; y en 1883 comenzaron las obras, a cargo de Juan León y Castillo que las ejecutó «... en plazo muy breve y —como escribió Morote— eso en condiciones económicas de increíble baratura y eso forzando la máquina hasta lograr allanar todas las dificultades de reunir capital, de constituir la sociedad que se quedase con la subasta» <sup>14</sup>.

La *increíble baratura* y la rapidez en la ejecución estuvieron favorecidas sin duda por la abundante mano de obra —producto del crecimiento demográfico —y por la superexplotación a que se le sometía, como sabemos por datos referentes a años posteriores <sup>15</sup>.

De 1883 a 1903 la contienda se polariza de modo especial en la consecución de la hegemonía económica. Después de dos décadas quedó en Las Palmas. En 1883 se abrió el puerto de La Luz y en 1903 se había adquirido tal conciencia de poderío económico que se fundaba el mencionado Partido local canario y se reclamaba con más ahínco que nunca la división administrativa. Comenzó así un nuevo período del *pleito insular*, caracterizado por el resurgir del divisionismo, la celebración de Asambleas en Las Palmas y en Tenerife, y la creación, por fin, de los Cabildos Insulares por Ley del Gobierno de Canalejas en 1912 <sup>16</sup>.

Las cifras corroboran el crecimiento económico de Las Palmas. El movimiento marítimo habido en tal ciudad de 1883 a 1909 ofrece el siguiente resultado <sup>17</sup>:

<sup>13</sup> M. Guimerá *op cit*, págs 139 y sigs

<sup>14</sup> L. Morote: *op. cit.*, pág 39

<sup>15</sup> Sobre los salarios en la primera década de la Restauración, señala Tuñón de Lara para la Península que «la impresión dominante es de un estancamiento de los salarios desde el decenio precedente». En general, los peones no ganan más de 7 reales diarios. Vid Tuñón de Lara, *El movimiento obrero en la historia de España*, Madrid, 1973, pág. 263

<sup>16</sup> En general, vid M. Guimerá *op cit*, cuarta parte, «El divisionismo, las Asambleas y los Cabildos (1901-1917)», págs 221-367

<sup>17</sup> Luis Morote, *La Tierra de los Guanartemes*, París (1910), pág 41

Años	Vapores	Años	Vapores
1883	236	1896	2 032
1884	238	1897	2 036
1885	336	1898	1.902
1886	522	1899	2 282
1887	660	1900	2 258
1888	964	1901	2 202
1889	1.180	1902	2.351
1890	1.441	1903	2.340
1891	1.558	1904	2.569
1892	1 562	1905	2 767
1893	1.710	1906	2.772
1894	1.842	1907	3 020
1895	1.873	1908	2.841

La comparación con Santa Cruz era inevitable. En este período, el movimiento anual de vapores arroja las siguientes cifras comparativas <sup>18</sup>:

Años	Vapores		Diferencias en más y menos	
	Santa Cruz	Las Palmas	Santa Cruz	Las Palmas
1883	438	236	+ 202	—
1884	430	238	+ 192	—
1885	464	336	+ 128	—
1886	553	522	+ 31	—
1887	620	660	—	+ 40
1888	752	964	—	+ 192
1889	912	1.180	—	+ 268
1890	961	1.441	—	+ 480
1891	962	1 558	—	+ 596
1892	961	1 562	—	+ 591
1893	948	1.719	—	+ 771
1894	984	1.842	—	+ 858
1895	1.068	1.873	—	+ 805
1896	1.321	2 032	—	+ 711
1897	1.375	2.036	—	+ 661
1898	1.277	1.902	—	+ 625
1899	1 685	2.282	—	+ 597
1900	1.814	2 258	—	+ 444
1901	1 789	2.202	—	+ 513
1902	1.720	2.351	—	+ 631
1903	1 875	2 340	—	+ 465
1904	2 063	2 569	—	+ 506
1905	2 322	2 767	—	+ 445
1906	2.427	2.772	—	+ 345
1907	2.494	3 020	—	+ 526

<sup>18</sup> *Ibidem*, págs 44-45

En 1910, cuando el Gobierno Canalejas decidió asumir la cuestión canaria de modo frontal, y cuando arreciaba la campaña divisionista en Las Palmas —al socaire de los sucesivos intentos gubernamentales de reforma de la administración local— la competencia económica entre ambos puertos se había decantado ya en favor del de La Luz. En este año los datos del tráfico portuario son:

1) PUERTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, 1910 <sup>19</sup>

	<u>Mercancías (Tm)</u>
A) IMPORTACIÓN	
<i>Navegación de 1.ª clase</i> cabotaje interinsular, peninsular y con puertos nacionales de Africa (comercio nacional)	43 003
<i>Navegación de 2.ª clase</i> . puertos extranjeros mediterráneos y de costa africana hasta Cabo Bojador, y resto de Europa	253 051
<i>Navegación de 3.ª clase</i> con puertos de los demás países	9.329
TOTAL DE IMPORTACIÓN	305.383
B) EXPORTACIÓN	
Navegación de 1.ª clase	20.094
Navegación de 2.ª clase	38.895
Navegación de 3.ª clase	263
TOTAL DE EXPORTACIÓN	59.252

2) PUERTO DE LA LUZ, 1910 <sup>20</sup>

		<u>Mercancías (Tm)</u>
A) IMPORTACIÓN		
Navegación de altura y en buques de vapor	De Europa	Carbón . 746 742
		General 70 837
	De América	Carbón 350
		General 24 225
Navegación de altura con buques de vela	De Europa	Carbón 619
		General 60
	De América	Carbón 61
		General 7 627

<sup>19</sup> B. Donnet y Pareja, *Los puertos de España*, Madrid, 1910, páginas 377-78.

<sup>20</sup> *Ibidem*, pág 396 El movimiento de viajeros en La Luz fue en 1910 de 433.132 personas que entraron y salieron 210 919 tripulantes, 207 297 viajeros de tránsito, 6 693 embarcados y 8 223 desembarcados

		Mercancías (Tm)	
De cabotaje	En buques de vapor	Carbón .	50
		General .	12 147
	En buques de vela	Carbón .	1.031
		General	7 928
<b>TOTAL DE IMPORTACIÓN . . .</b>			<b>871.677</b>
<b>B) EXPORTACIÓN</b>			
Navegación de altura y en buques de vapor	Para Europa .	Frutos	56.686
		General	45
	Para América y otros países ..	Frutos .	1 622
		General	1 685
Navegación de altura con buques de vela ..	Para Europa ..	Frutos	—
		General	8
	Para América y otros países ..	Frutos	50
		General	8
De cabotaje	En buques de vapor .	Frutos	1.110
		General	5.323
	En buques de vela	Frutos	93
		General.	3.980
<b>TOTAL DE EXPORTACIÓN . . .</b>			<b>70 610</b>

El puerto de La Luz superaba a todos los de la Península en el movimiento total de navegación. Bilbao, Barcelona y Valencia arrojaban una entrada y salida de buques de todas clases, por término medio al año, de 4.200, 3.700 y 3.000, respectivamente; el de La Luz consignaba en 1910 más de 6.000 buques<sup>21</sup>. Con respecto al puerto de Santa Cruz, el de Las Palmas importaba tres veces más y también lo superaba en la exportación.

Basándose en esta supremacía económica, los partidarios de la división provincial argumentaban con énfasis:

«¡Y esa diferencia es en contra de la capital oficial de la provincia! ¿No está eso proclamando que la Ley no da la capitalidad, sino que ésta es producto de los victoriosos intereses económicos que aquí se aúnan con los derechos históricos? A los pueblos los unge superiores la naturaleza y el trabajo de los hombres, no el capricho de los gobernantes»<sup>22</sup>.

<sup>21</sup> *Ibidem*, pág. 397.

<sup>22</sup> Morote: *op. cit*, pág. 46

Así razonaba el periodista republicano Morote en el otoño de 1909, cara a la inmediata legislatura en que se debatiría la cuestión, sintetizando los sentires y los intereses grancanarios. A los pocos meses, el embajador F. León y Castillo, desde París, le daba el visto bueno para un acta de diputado en la mayoría canalejista. Morote que, ese mismo año, en un acto de honradez idealista se había separado de la minoría republicana al defender la *legalidad formal* con que el gabinete Maura había llevado a cabo la concesión de la construcción de la escuadra a una multinacional inglesa, reincidía en un nuevo análisis *formal* en lo concerniente al problema canario. De este modo brindaba un espléndido servicio a las conexiones de intereses canarios y extranjeros <sup>23</sup>.

Porque extranjero e imperialista era el capital predominante en Las Palmas-La Luz, escrupulosamente representado y defendido por la burguesía local. Aquí habían establecido las compañías europeas sus casas consignatarias, varaderos, carboneras, cámaras frigoríficas e incluso sus propias industrias. A su alrededor crecía el comercio local y la industria complementaria. Pero lo que trascendía es que se habían trabado de tal modo los grupos dominantes grancanarios con las compañías europeas, que sus respectivos intereses se identificaron.

Destacaba la casa *The Gran Canary*, con talleres de herrería y fundición para la reparación de buques, astilleros y varaderos, cuya gestión corría a cargo de los León, los Macías o los Curbelo... El primer varadero del puerto de La Luz era el de *Blandy, Brothers and C<sup>o</sup>*. La casa *Miller y C<sup>a</sup>* —estrechamente aliada con el marqués de Comillas y la Transatlántica— también había construido sus propios varaderos, almacenes y muelles desde 1883, despachando de 90.000 a 100.000 Tm. de carbón al año.. A partir de estos datos se puede comprender el inmediato auge comercial de La Luz desde el primer día en que oficialmente el Estado lo declarase de *interés general*.

Ante las franquicias concedidas por la Ley de Puertos, acudieron

<sup>23</sup> Sobre el asunto de la escuadra, las conexiones del capital español e inglés, y en general sobre la personalidad de Luis Morote, vid Juan Sisinio Pérez Garzón, *Luis Morote La problemática de un republicano (1862-1913)*, Madrid, ed Castalia, 1976

otras compañías. La alemana *Woermann Linie*, establecida en 1906, era consignataria de siete importantes líneas que iban de Hamburgo a América, África y Pacífico. La casa Wilson abarcaba en su red comercial del carbón desde Cardiff y Barry a Sao Paulo y Buenos Aires, pasando por Madeira, Las Palmas y Cabo Verde.

No podían faltar los almacenes propiedad de Juan León y Castillo, Ingeniero-Jefe de las obras del puerto, ni por supuesto los varaderos y muelles de la mencionada Compañía Transatlántica de Navegación, compañía omnipresente en todos los negocios navales de la Restauración. También se habían instalado industrias frigoríficas, entre ellas las del portugués Francisco Gonçalves y las de la compañía francesa de pescados en conserva <sup>24</sup>.

En conclusión, las obras de propiedad privada se habían enseñoreado del puerto de La Luz. Las rutas entre la *metrópoli imperialista* y la *periferia dependiente* habían fijado allí su escala técnica y sus intereses económicos. Se verificaba la profecía de León y Castillo: cien banderas ondeaban al viento en Las Palmas y había nacido un nuevo pueblo, hijo del comercio... <sup>25</sup>.

En efecto, las circunstancias económicas habían transformado las condiciones del pueblo grancanario. Pero había otro *pueblo* que no entraba en la óptica de León y Castillo. El de quienes descargaban el carbón a 0,50 pesetas la tonelada, o lo embarcaban a destajo, a 0,45 pesetas la tonelada. En 1910, por ejemplo, se despacharon por el puerto de La Luz 750.000 toneladas de carbón, cantidad sobre la que un ingeniero del momento calculaba que se «habrían gastado» unos dos millones de pesetas en jornales <sup>26</sup>.

<sup>24</sup> Los datos sobre las Compañías extranjeras y sus conexiones con las familias políticas de la Gran Canaria están deducidos de Morote: *op. cit.*, páginas 52-54, y de Donnet y Pareja: *op. cit.*, págs 390-392

<sup>25</sup> *Vid.* cita de nota 6, supra.

<sup>26</sup> Donnet y Pareja: *op. cit.*, págs 392-93 Los datos sobre analfabetismo en todo el Archipiélago que proporciona el *Anuario Estadístico* para 1900, nos permiten deducir de modo indirecto las condiciones de vida de la masa trabajadora canaria.

En 1900, sólo el 21 por 100 de la población canaria sabía leer y escribir, cuando la media nacional era de un 33,43 por 100. En el censo de 1900 también se cuantifican los habitantes extranjeros, siendo entre éstos mayoritarios en números absolutos los ingleses. *Vid Anuario Estadístico de España. 1912*, Madrid, 1913, págs. 120, 123 y 126.

Este mismo ingeniero, Donnet y Pareja, concluía que la mitad de «dicho gasto» se podría haber economizado modernizando los medios auxiliares de embarque del carbón... Y en esa dirección actuaban el interés capitalista y los avances técnicos: la *Woermann Linie* había instalado en 1909 una máquina eléctrica para transportar unas 3.500 toneladas diarias de carbón; y la *Blandy, Brothers and Co* contaba, entre otras mecanizaciones, con una máquina de aire comprimido para cortar, colocar y remachar unos 600 clavos diarios <sup>27</sup>.

## 2. «LA TIERRA DE LOS GUANARTEMES»: ENTRE EL FEDERALISMO, EL DIVISIONISMO Y EL CACIQUISMO

Iniciado el siglo xx y superada la baja comercial provocada por la guerra del 98, la hegemonía económica de la Gran Canaria se impuso como realidad insoslayable que de inmediato se reflejó en las instancias políticas. Primero fue la ya mencionada creación del Partido local canario en 1903; y a continuación, con motivo del proyecto de ley de Maura sobre la administración local, una nueva y ya definitiva eclosión del *pleito insular* que alcanzó su cénit en 1910 bajo Canalejas. Con la Ley de Cabildos Insulares quedó el litigio en tablas a nivel político, hasta que en 1927 y bajo el patrocinio directo de Martínez Anido, ministro de Gobernación, Las Palmas obtuvo la división.

En las dos décadas que van del proyecto de Maura a la división provincial de M. Anido, contienden tres designios sobre la estructura organizativa del Archipiélago Canario. La isla de Tenerife defiende en las conclusiones de la Asamblea celebrada en 1908 la unidad provincial con capitalidad en Santa Cruz y una doble descentralización; descentralización interna mediante los Cabildos insulares, y otra global, de todo el Archipiélago, con respecto al gobierno central, mediante la creación de la Asamblea autónoma compuesta por todas las islas <sup>28</sup>. Ramón Gil-Roldán y Martín se constituyó en el paladín de la idea autonomista.

<sup>27</sup> Morote *op. cit.*, págs 53-54, quien además lo narra con la admiración ingenua del que descubre los progresos de la técnica.

<sup>28</sup> Vid. Leopoldo de la Rosa Olvera, *Evolución del régimen local en las Islas Canarias*, Madrid, 1946, pág. 123, y M. Gumerá *op. cit.*, págs 255-58

Manuel Velázquez Cabrera propugnaba la segunda idea en cuestión sobre el régimen canario. Conocedor de la realidad de las islas pequeñas, sometidas a los intereses de las dos mayores (Tenerife y Gran Canaria), y olvidadas en el pleito por la capitalidad, defendía la organización por Cabildos Insulares, en base a que la isla es la realidad imperante y sobre ella debía montarse su propio gobierno y administración <sup>29</sup>.

Y, por fin, la idea divisionista, protagonizada por Las Palmas y con un valedor eficaz en la persona de F. León y Castillo, hasta su muerte en 1918.

En definitiva estas tres aspiraciones —unidad del Archipiélago con atisbos autonomistas, cabildos insulares y división provincial— protagonizaron la polémica en las Cortes y la consiguiente publicística que se imprimió en apoyo de una u otra tesis. Circularon otros proyectos, entre los que cabe destacar el republicano federal, sostenido en Gran Canaria por Franchy y Roca, y que mantenía la tradición democrática de autogobierno. De momento, las tres tesis citadas dominaron políticamente y entremezclaron sus argumentos. Ahora nos ceñimos al análisis de los argumentos divisionistas, y, en concreto, a la exposición que de los mismos realizó Morote en 1909.

Por estas fechas la pluma de Morote ejercía una influencia reconocida en el ámbito político y periodístico. Se encontraba en plena madurez, pues acumulaba sobre sí una avezada práctica en la conjunción de ambos campos: en el denominado *periodismo político*. Dos décadas en los dos diarios madrileños de mayor peso en los medios

<sup>29</sup> Vid. Manuel Velázquez Cabrera, *Resumen histórico documentado de la Autonomía de Canarias*, Sevilla, 1974, 3.ª ed. (1.ª ed en 1912). El autor luchó contra el caciquismo que la Gran Canaria —personificado en F. León y Castillo— ejercía sobre Lanzarote y Fuerteventura. En 1900 renunció a su acta de diputado provincial por el arrinconamiento que se ejercía en la Diputación sobre las islas menores. Los políticos de Las Palmas utilizaron todos los medios a su alcance —narrados por el propio Cabrera en la obra mencionada— para obstaculizar las ideas autonómicas y para impedir el plebiscito que en 1910 organizó Cabrera sobre un escrito redactado por él y que firmaron más de tres mil ciudadanos de Lanzarote, Fuerteventura, Gomera e Hierro, las islas menores. Con el apoyo de Pí y Arsuaga llegó al Congreso el plebiscito en noviembre de 1910, al que se opuso precisamente Luis Morote, ya diputado por Las Palmas. La Ley de Canalejas asumiría parte de las peticiones de Cabrera al potenciar los Cabildos.

democráticos, *El Liberal* y el *Heraldo de Madrid*, lo habían encumbrado...<sup>30</sup>.

Justo hacía unos meses que había renunciado a su escaño republicano y a su puesto de redactor del *Heraldo*. Esta situación de indecisión política y de disponibilidad profesional, junto a su reconocida maestría periodística y a su vinculación con el que se preveía inmediato jefe del Gobierno, Canalejas, determinaron la invitación que A. Hurtado de Mendoza, ex-alcalde de Las Palmas, hizo a Morote para visitar las islas orientales. Las fuerzas locales de la Gran Canaria necesitaban una personalidad de peso nacional que sustituyera a J. Perojo, que había fallecido en su escaño parlamentario defendiendo precisamente los intereses grancanarios.

Perojo había presentado numerosas enmiendas en la anterior legislatura al proyecto de ley sobre administración local del Gobierno Maura. Todas ellas directa y previamente aprobadas desde París por el embajador F. León y Castillo. Hasta qué punto se imponía el criterio de éste en los asuntos concernientes al Archipiélago, lo corrobora su correspondencia con el propio Maura<sup>31</sup>.

Algunas de las enmiendas promovidas por Perojo ya habían encontrado el apoyo de Morote, diputado republicano por Madrid<sup>32</sup>. La identificación de Morote con los proyectos divisionistas grancanarios se produjo durante su estancia en las islas orientales desde fines de agosto hasta noviembre de 1909. Y ello sin abjurar, en teoría, de los principios autonomistas y federales de sus ex-correligionarios republicanos, y sabiendo compaginar la exaltación del todopoderoso León y Castillo con la tradicional enemiga democrática contra tan poderoso cacique...<sup>33</sup>. Por eso, éste no tuvo inconveniente en dar el

<sup>30</sup> En general, para lo concerniente a la actividad política y periodística de Morote, vid Juan S. Pérez Garzón *op. cit* supra nota 23

<sup>31</sup> Los manejos del proceso electoral canario por Fernando León y Castillo quedan al descubierto en tal correspondencia, reproducida en parte por M. Guimerá: *op. cit.*, págs. 223, 224, 246, 258-59, y en general de la imposición de su criterio ante el gobierno para lo referente al Archipiélago.

<sup>32</sup> Morote presentó una enmienda que otorgaba facultades a las mancomunidades de municipios para obras públicas, y la firmó, entre otros, con P. Galdós, también diputado republicano por Madrid como él. Vid. DSC (Diario de Sesiones del Congreso), 13 de mayo de 1908, págs. 6433 y 6436

<sup>33</sup> En un mitin que narra Carlos Navarro, supo Morote compaginar el autonomismo y antidivisionismo del republicano canario Franchy y Roca

pase para que las fuerzas locales le obtuvieran a Morote un acta de diputado por Las Palmas <sup>34</sup>.

Así, en mayo de 1910 se encontraba ocupando un escaño en la mayoría canalejista. Sin embargo, los republicanos Franchy y Roca y Pérez Galdós resultaron derrotados en la Gran Canaria: no contaban con el beneplácito caciquil. En efecto, Morote defendió con ahinco las aspiraciones divisionistas en el Congreso. El Gobierno de Canalejas presentó un proyecto divisionista en mayo de 1911, tras sucesivas demoras por otros tantos cambios en el Ministerio de Gobernación.

En la Comisión del Congreso que había de dictaminar sobre el proyecto figuraban junto a Morote, Argente y Domínguez Alfonso; o sea, dos diputados por Las Palmas y el tercero por Tenerife. En Santa Cruz surgieron de inmediato las protestas. Advirtamos que Ruíz Valarino, ministro de Gobernación y por consiguiente responsable del proyecto, era amigo de la infancia de Luis Morote. Como era de esperar, la Comisión dictaminó a favor del proyecto divisionista, que defendieron con derroche de voluntad y de argumentos históricos Morote y Argente.

Ante la oleada de protestas, dentro y fuera del Congreso, la Comisión tuvo que dictaminar de nuevo y mantener la unidad provincial, potenciando, a cambio, los Cabildos Insulares como órganos de base. Ahora las protestas vinieron de Las Palmas. Pero cambiaron otra vez de signo al dictarse el Reglamento provisional de 1912 para aplicar la Ley. En la elaboración del Reglamento habían presionado tanto Morote como Ratos y León y Castillo cerca del Gobierno para que el Cabildo tuviera amplias facultades <sup>35</sup>.

---

con el divisionismo de los caciques locales, a la vez que calmó la enemiga de parte del público contra León y Castillo. Vid. Gumerá Peraza: *op. cit.*, página 272

<sup>34</sup> Así lo testimonia Agustín Millares Cubas, *Diario*, citado por Gumerá Peraza: *op. cit.*, pág. 273, n. 82. Sin duda, las propuestas de Morote desde la minoría republicana contra el proyecto de Maura provocaron en un principio recelos en León y Castillo y en las fuerzas conservadoras canarias. Morote había luchado por la electividad de los alcaldes, por la autonomía regional y contra el sufragio corporativo que intentaba implantar Maura. Vid. sus intervenciones en DSC, núm. 192, 22-IV-1908, págs. 5965 y sigs.; DSC, núm. 4, 15-X-1908, pág. 53, y DSC, núm. 166, 12-III-1908, páginas 5127-33, respectivamente

No estaba en el error el diputado tinerfeño Domínguez Alfonso, cuando afirmaba en el Congreso que la trinidad que quería la división la constituían León y Castillo, Morote y el obispo de Canarias, que se encontraba en Madrid «en contra de los cánones»<sup>36</sup>. Alianza paradójica la de un eclesiástico y un cacique conservador con un furibundo anticlerical. Y es que los elementos que de modo contradictorio integraban la ideología de un intelectual demócrata como Morote, sólo se comprenden a partir de su inserción en las capas sociales medias, que justo en estas décadas experimentan el doble impacto del creciente antagonismo burguesía-proletariado<sup>37</sup>.

Buen ejemplo de ello, su obra *La Tierra de los Guanartemes*, escrita tras su estancia en las islas orientales canarias. Dentro de la producción intelectual de Morote, se encuentra a caballo entre su originario federalismo republicano y la defensa de un divisionismo exclusivista, e incluso pecando de adulación hacia uno de los personajes-tipo del régimen de la Restauración, contra el que tanto había luchado el propio autor. Además, una significativa ausencia: en este libro no aparece el proletariado ni la cuestión social que tanto preocupaba a Morote en otras obras suyas y en su misma práctica política, pues él fue uno de los fundadores del Instituto de Reformas Sociales. Por el contrario, en esta ocasión se limita a enaltecer el ímpetu desarrollista de la burguesía grancanaria y el espíritu inversor del capital extranjero.

Sobre este eje —la apología del crecimiento capitalista de la Gran Canaria— articula Morote su obra. De modo significativo, durante su estancia, sus relaciones se circunscribieron a los Hurtados de Mendoza, los Morales, los Ponce, los Armas, los Tejera, los Bethencourt, los Millares... El resultado fue un libro *moderado*, en el que las be-

<sup>35</sup> El proyecto originario en DSC, ap 2º del núm 29, 8-V-1911, página 694. El proyecto definitivo como ley en «Gaceta de Madrid», 13 de julio de 1912. Un análisis detallado del debate en M Guimerá Peraza: *op. cit.*, págs 308 a 348.

<sup>36</sup> M Guimerá Peraza: *op cit*, pág 315.

<sup>37</sup> En general, sobre la mentalidad de la pequeña burguesía española en esta coyuntura, vid estudio introductorio citado de Alfonso Ortí a *Oligarquía y Caciquismo*, Madrid, 1975. El crecimiento capitalista en dirección monopolista durante este período así como el desarrollo del movimiento obrero, en Tuñón de Lara, *La España del siglo XX*, Barcelona, 1974.

llas descripciones geográficas camuflan su ideología democrática y federal. Moderado en contraposición al radicalismo de que hacía gala en política. Claro que, en esta ocasión, Morote fue *radical* en la defensa del divisionismo.

Morote recorrió en el verano-otoño de 1909 las islas orientales, ámbito territorial sobre el que aspiraba Las Palmas a ejercer la capitalidad de la nueva provincia que reclamaba. Tomó notas e impresiones y a la vuelta publicó un libro periodístico, habitual en su trayectoria, *La Tierra de los Guanartemes*.

En el prólogo explicita el carácter de «investigación de la realidad» que pretende darle a la obra. Niega que sea un libro de batalla. Pero de inmediato dedica el libro por entero a convencer al gobierno próximo a constituirse, de la importancia del proyecto divisionista para toda España. Por eso se dirige a todo el *pueblo español*, representado en las Cortes, para que haga suya la reivindicación.

El procedimiento es ya habitual en Morote. Confía en el poder de la opinión pública, en la capacidad del periodista para crear opinión y en las posibilidades de ésta para mover unas Cortes. En definitiva, el autor-periodista se convierte en reflejo y reflector simultáneo que asume un problema y lo proyecta a mayor escala, transformándolo en cuestión de gobierno... Por eso, las fuerzas de la Gran Canaria eligieron a Morote. Conocían el empeño con que tomaba en sus manos una misión y sabían su confianza en la opinión pública. Una pluma como la de Morote actuando en Madrid era necesaria para el divisionismo.

El libro citado tiene un carácter coyuntural y periodístico; quizá sea la obra de Morote con mayor dosis de fugacidad. Sin embargo, sigue conservando valor como documento histórico en cuanto relata el estado del problema canario a principios del siglo xx y el proceso socio-histórico que desembocó en la situación de 1910. Contiene abundantes datos sobre la estructura económica, los antecedentes históricos y las personalidades que protagonizaron las ideas reivindicativas de Las Palmas <sup>88</sup>.

---

<sup>88</sup> Luis Morote, *La Tierra de los Guanartemes*, París (1910). El libro consta de las siguientes partes.

En última instancia, en la obra de Morote quedan al descubierto las relaciones de producción dominantes en las Canarias. Todo ello en un estilo ágil, conclusivo, directo, en lógica relación con el propósito del libro de llegar a la opinión pública concretizada en los diputados de las Cortes. Destaca la primacía concedida en la obra a Las Palmas, así como al pleito divisionista por cuanto en una y otro se plasmaban de modo coyuntural las pretensiones y la realidad del desarrollo burgués alrededor del puerto de La Luz.

Morote se propone reivindicar lo que él denomina la *autonomía regeneradora* para las dos zonas canarias, la oriental y la occidental. La primera consigna que lanzó y difundió desde el periódico *La Mañana* expresaba bien las intenciones: *Diferenciarse es vivir*<sup>39</sup>. No olvidemos que Morote había destacado en la literatura regeneracionista del cambio de siglo por una obra de carácter democrático y federalista<sup>40</sup>.

El punto de partida es un federalismo moderado. A lo largo de todos los relatos —ya geográfico-descriptivos, ya económicos, ya históricos— incrusta adecuadamente aquellas observaciones que le permitan concluir sobre la necesidad de una *autonomía económica y administrativa*. La finalidad del libro se evidencia en un argumento común y reiterado: la necesidad de la división de las Canarias en

- 
- a) Descripción de la Gran Canaria
  - b) Idem de Lanzarote.
  - c) Idem de Fuerteventura Siempre alabando las excelencias de cada isla como inmejorables en su agricultura y en las posibilidades económicas que encerraban, si no fuera por el centralismo
  - d) La cuarta parte se dedica al problema provincial que analiza con las siguientes premisas. Diferenciarse es vivir El verdadero enemigo es el unitarismo («autonomía salvadora y funesto régimen napoleónico»). Los liberales continuaron con el Decreto de 1822 la obra de los reyes absolutos de matar las libertades locales La división primera de la provincia en 1852; de nuevo en 1858. Y por fin, pasa a narrar la historia más reciente con las etapas que Morote denomina «Virreinato y capitalidad alternativas» y la fase de las «Asambleas canarias»

<sup>39</sup> Morote: *op. cit.*, pág. IX del prólogo.

<sup>40</sup> Vid Juan Sisinio Pérez Garzón. *Luis Morote Regeneracionismo y democracia*, «Hispania Revista Española de Historia», núm. 128 (Madrid, Instituto J. Zurita), 1974

dos provincias como paso previo; y luego, la autonomía como medio regenerador para todo el Archipiélago.

Así intentaba Morote compaginar las pretensiones e intereses de Las Palmas —ciudad que estaba subvencionando su viaje— con los principios democráticos. Estos quedaban formulados de modo explícito en una frase que sintetizaba la tradición federal de las fuerzas republicanas españolas:

«Habrà despotismo o habrá libertad según se acate o no la verdadera ley natural de las autonomías, desde el individuo a la Nación, pasando por el Municipio, la Región, etc.»<sup>41</sup>.

Morote considera una calumnia la acusación de que el federalismo es la antesala del separatismo. Por el contrario, revierte la acusación demostrando que el federalismo no sólo soluciona todos los problemas de organización de un pueblo sino que además constituye la fórmula de la potencia y la riqueza de las naciones. Dos ejemplos trae a colación: Suiza, la República más feliz por ser federal; y Estados Unidos, la más poderosa. Por el contrario, Córcega, de isla floreciente ha venido a ser un «cadáver que flota sobre el mar azul», por mor del centralismo a ultranza<sup>42</sup>.

Su admiración por el ideario de Pí y Margall había quedado patente en un artículo que había escrito cuando el desastre de Cuba y en el que profetizaba el triunfo del pensamiento federal en los pueblos españoles. «Inconscientemente, sin saberlo, todo el mundo, incluso reaccionarios como Maura, tratan de inspirarse en las autonomías para leyes como la del Régimen Local», escribía en 1909 el mismo Morote<sup>43</sup>.

Criticando el Decreto de 1822 que calificaba de «infausto», Morote no deducía animadversión hacia el régimen constitucional. Radical defensor de los principios liberales, sabía distinguir entre éstos y su aplicación al sistema organizativo provincial. Escribía:

«No; la uniformidad y la simetría no son españolas, no son de la verdadera historia de España. La verdadera historia creó una Nación federal, tan adelantada en su tiempo, antes del si-

<sup>41</sup> Morote. *op. cit.*, págs 328-29

<sup>42</sup> *Ibidem*, págs 330-335, *passim*

<sup>43</sup> *Ibidem*, pág. 331

niestro régimen centralizador de los Austrias y de los Borbones, que, de haber seguido su evolución natural, de no haber sido castrada, hoy sería España una República semejante a los Estados Unidos»<sup>44</sup>.

Propio de Morote su análisis de idealista, otorgando a las *formas políticas* la primacía en el proceso histórico. Sin embargo, destaca su clarividencia para apreciar los factores distorsionantes de una realidad plurinacional, aunque no profundice en la causa del predominio de tales factores:

«¡Las provincias! Esa es una creación de marca francesa y aún mejor dicho de marca napoleónica. Nuestros constitucionales, siguiendo la escondida senda por donde fueron nuestros reyes absolutos, concluyeron la obra nefasta de uniformarlo todo, de hacerlo todo con tiralíneas. (...) El sistema napoleónico ha traído otro mal más grave y es que en unas partes dividieron mucho y en otras agruparon mucho. Cuarenta y nueve provincias por un lado y por otro *una sola de todo un Archipiélago*»<sup>45</sup>.

Morote escalona su razonamiento, de los grandes principios federales que eleva a categoría de universales, al sistema concreto español, y, más aún, al problema canario que lo reduce a la mera división provincial del Archipiélago:

«¡La isla de Tenerife y la isla de Gran Canaria, casadas a perpetuidad, en vínculo indisoluble, aunque se las convierta la vida en un infierno, y en cambio las Vascongadas que son una uni-

<sup>44</sup> *Ibidem*, pág. 334 Sin entrar en los elementos de la interpretación que Morote realiza del proceso histórico español, sí destacamos que sus ideas forman parte de una corriente de pensamiento liberal que desde las Cortes de Cádiz, y con base en la práctica juntera del siglo XIX, reivindicó tanto a los Comuneros de Castilla como a Lanuza, por defensores de las libertades locales. Es un aspecto del liberalismo constreñido siempre por las exigencias de una burguesía que necesitaba *unificar el espacio nacional-estatal* para su desarrollo económico y para su implantación como clase dominante en el ámbito peninsular. De modo concreto, las ideas históricas de Luis Morote pueden analizarse en su obra *Sagasta, Melilla y Cuba*, París, 1908. Su biografía sobre Sagasta resulta modélica por cuanto compagina las relaciones que traban los sucesos de una época con el individuo más representativo de la misma.

<sup>45</sup> *Ibidem*, pág. 333

dad natural, geográfica e históricamente, separadas, divididas en tres provincias!»<sup>46</sup>.

Eso sí, nunca ataca Morote —como buen pragmático— a Tenerife: «no se trata de disputar a nadie el derecho de primogenitura; se trata de que no se prive a la Gran Canaria del derecho de vivir»<sup>47</sup>. No había que provocar rivalidades fratricidas. No culpa a Tenerife sino al «rasero uniformista» del modelo jacobino con que concibieron la administración los liberales españoles<sup>48</sup>.

Palpable la distorsión en los argumentos de Morote. Porque tenía una necesidad: defender el divisionismo, de momento. Por eso, si exigía autonomía regeneradora a nivel de principio político, ésta la detenía a nivel provincial para satisfacer las exigencias de Las Palmas, y aplazaba *sine die* la autonomía para todo el Archipiélago. Si está criticando la división provincial decimonónica, él también utiliza el mismo tiralíneas arbitrario para dividir en dos el Archipiélago, desconociendo la realidad más básica de cada isla.

Morote, aunque salvaba los principios de su anterior trayectoria republicana, estaba rindiendo, en definitiva, un importante servicio al divisionismo de la burguesía grancanaria. Su libro no está escrito sino para demostrar la supremacía del puerto de La Luz, a pesar de su corta historia. Sobre todo, su hegemonía sobre el de Santa Cruz.

Se ha hecho el portavoz de unas fuerzas sociales que devienen divisionistas frente a Madrid y segregacionistas frente a Tenerife, y eso para mejor *depende* de Londres, Colonia o París... Alrededor de La Luz se aúnan los *intereses divisionistas* de los grupos burgueses agrícolas y mercantiles, vinculados a los *intereses imperialistas* de los más desarrollados núcleos europeos.

La mitad del libro de Morote, *La Tierra de los Guanartemes*, se dedica a los problemas que tiene Las Palmas derivados del crecimiento económico y de la ineficacia centralista de la administración, cuyo brazo reside en Santa Cruz de Tenerife. Compara los puertos de ambas ciudades con estadísticas y desde esa base justifica el divisionismo en tres argumentos imbricados entre sí:

---

<sup>46</sup> *Ibidem*, pág. 333.

<sup>47</sup> *Ibidem*, pág. 323.

<sup>48</sup> *Ibidem*, pág. 334.

- a) Es innegable la hegemonía económica del puerto de La Luz.
- b) Tal predominio y desarrollo se debe, sin duda, al capital extranjero.
- c) No importa, porque lo que debe contar es la competencia técnica y el crecimiento económico —ambos inseparables, por lo demás— del capital extranjero:

«Y no se alegue —escribía Morote— el argumento vulgarísimo de decir que siendo extranjeras sus industrias, el puerto de La Luz es como una sucursal de Inglaterra o de Alemania o de otras naciones, aunque la inglesa sea la predominante. Al cabo eso pasa en todas partes... El dinero no tiene patria»<sup>49</sup>.

Paradojas de un intelectual. Clarividente al barruntar la nueva fase de carácter imperialista que se iniciaba en el mundo de la producción. Pero idealista al obviar las consecuencias de dependencia que tales relaciones generaban para España. Y a pesar de que las redes monopolistas imponían su dominio, seguía mitificando el librecambismo —que sólo existía en teoría— y sus efectos civilizadores:

«La libre Inglaterra, escuela de democracia en el mundo, maestra de derecho, madre de libertad, empuja a su raza trabajadora e inteligente por todos los continentes... Y los empuja y disemina felizmente para la civilización. Si todo se contagia, no hay mejor contagio que ese de la raza anglosajona... Afortunadamente los canarios viven muy contentos en esa convivencia...»<sup>50</sup>.

Llega Morote a reducir al absurdo los argumentos de las voces nacionalistas: de acuerdo —razona—, a nacionalizarlo todo, pero a arrancar también «los rieles del tren en toda España... que no son obra del capital español. ¿Y las minas? ¿Y los saltos de agua? ¿Y las fábricas de electricidad? ¿Y los tranvías? ¿Y los automóviles?»<sup>51</sup>.

Y esto no son las paradojas de un intelectual aislado, sino el fiel exponente de las contradicciones en que se debatían ciertos grupos radicales del liberalismo español que desde el siglo XIX abrieron las

<sup>49</sup> *Ibidem*, pág. 51

<sup>50</sup> *Ibidem*, pág. 52.

<sup>51</sup> *Ibidem*, pág. 51

puertas a la inversión extranjera. Origen de una temprana dependencia, fue con certeza uno de los factores yugulantes de los aspectos democráticos del proceso revolucionario de la burguesía peninsular <sup>52</sup>.

Morote desea, ante todo, capitalismo desarrollado y maduro en España. Y para eso no piensa en nacionalista. Se siente cosmopolita, cuando en realidad el dinero no deja nunca de tener patria, porque siempre tiene dueño. Y en este caso concreto estaban claros los grupos con intereses en la división. Sin embargo, el autor sólo ve rendimiento técnico y auge económico, aislando tales fenómenos de su relación social y mitificando sus efectos. Así, llega a pedir en sus mítines por la Gran Canaria la *unión* de todas las clases sociales y partidos políticos para lograr la división provincial, como si ésta fuera cuestión que afectase por igual a unos y otros.

Morote hace de la reivindicación específica de los grupos dominantes grancanarios una cuestión de *interés común* para toda la población de las islas orientales. A este respecto hay que reiterar la señalada ausencia en su libro del mundo trabajador y, por el contrario, la apología de la persona de León y Castillo, manifiesta concesión de un ex-republicano al máximo representante del sistema canovista en el Archipiélago Canario. Sistema contra el que el periodista valenciano había gastado sus energías regeneracionistas en la crisis del 98. Sin embargo, ahora escribía: «... Gran Canaria tuvo en don Fernando de León y Castillo su Providencia» <sup>53</sup>.

\* \* \*

Después de escribir *La Tierra de los Guanartemes*, Morote obtuvo un acta de diputado por Las Palmas en 1910. Le sobrevino la muerte en 1913, después de haber sido uno de los protagonistas de la elaboración de la Ley de Cabildos y de su Reglamento. Más tarde, Las Palmas le dedicaría una calle en el puerto de La Luz, la que entonces tenía el rótulo de «Calle W» <sup>54</sup>.

<sup>52</sup> Vid. Sebastián Domingo: *op. cit.*, y Acosta Sánchez. *op. cit.*, en nota 1, *supra*

<sup>53</sup> Morote: *op. cit.*, pág. 38.

<sup>54</sup> Guimerá Peraza *op. cit.*, pág. 273, n. 82.