



**EL PARLAMENTARISME EN
PERSPECTIVA HISTÒRICA**

PARLAMENTS MULTINIVELL

VOLUM I

EL PARLAMENTARISME EN PERSPECTIVA HISTÒRICA

PARLAMENTS MULTINIVELL

VOLUM II

Edició a cura de:

Sebastià Serra Busquets

Elisabeth Ripoll Gil

Professors d'Història Contemporània de la Universitat de les Illes Balears



Parlament de les Illes Balears



Institut d'Estudis Autonòmics

Coedició



Parlament de les Illes Balears

C/ Conquistador, 11
07001 Palma (Illes Balears)
Tel.: 971 22 82 81
parlament@parlamentib.es



G CONSELLERIA
O PRESIDÈNCIA
I INSTITUT ESTUDIS
B AUTONÒMICS

C/ de Sant Pere, 7, 4t
07012 Palma (Illes Balears)
Tel.: 971 17 71 95
iea@caib.es

De l'edició: © Parlament de les Illes Balears i Institut d'Estudis Autònomic
Dels textos: © Els autors
Fotografia de portada: Joan Miquel Ferrà
Impressió: Esment Impremta

Edició: marc; de 2019

Diposit legal: PM-568-2019
ISBN 978-84-09-10652-3 (Obra Completa)
ISBN 978-84-09-11162-6 (Volum 11)

ELS ARTICLES EXPRESSEN EXCLUSIVAMENT L'OPINIÓ DELS SEUS AUTORS.

ÍNDEX

Presentació	13
Pròleg.....	15
Llició inaugural	17

BLOC I: PARLAMENTS MULTINIVELL (VOLUM I)

ROSAMARIA ALIBRANDI

<i>Alla ricerca dell'ordine perduto. Rule of law, sistema poliarchico, multilevel governance e processo costituente in fieri nel quadro storico dell'integrazione europea</i>	27
---	----

PETAR BAČIĆ

<i>National Parliaments and the European Parliament: The Croatian Parliament and EU affairs</i>	53
---	----

MARIA BALLESTER CARDELL

<i>Las Cortes en la transición política española: de la Ley para la reforma política a la Constitución</i>	71
--	----

ALESSANDRO ISONI

<i>The European Union "democratic deficit" and the informing function of the European Parliament</i>	99
--	----

NINA KRŠLJANIN

<i>The Great National Assembly of Serbia: A sovereign representative body or a political myth?</i>	125
--	-----

JOSÉ MIGUEL SANTACREU SOLER

<i>El Parlament Andí en la història i la conjuntura actual</i>	141
--	-----

GABRIEL MAYOL ARBONA

<i>Del carrer al Parlament. Mobilitzacions ciutadanes i dinàmica parlamentària a les Illes Balears</i>	163
--	-----

EDUARDO J. ALONSO OLEA

<i>El control parlamentario en las Juntas Generales de Bizkaia. 1979-2015. Primeros datos</i>	177
---	-----

PETER J. ASCHENBRENNER

<i>The future of Catalonia & Scotland's tomorrow: Lessons from the eighteenth century in modelling newly founded European governments</i>	203
---	-----

JOAQUIM VERDE I LLORENTE

<i>Participació i representació polítiques a la Cort general del Principat de Catalunya (1599-1706). Una perspectiva comparada europea i espanyola</i>	229
--	-----

JOSÉ ANTONIO CASTELLANOS LÓPEZ <i>Representatividad multinivel en la Transición española. Élite política y parlamentaria en la construcción de Castilla-La Mancha (1977-1983)</i>	251
JOSEBA AGIRREAZKUENAGA <i>Parlamentos multinivel y culturas constitucionales en el Reino de España: La reclamación en el Parlamento español de parlamentos para Cataluña y el País Vasco (1916-1919)</i>	271
JAUME SOBREQUÈS I CALICO <i>El Tribunal Constitucional es posa en marxa contra Catalunya durant la I Legislatura autonòmica (1980-1984)</i>	291
ARITZ ONAINDIA MARTÍNEZ <i>El estudio prosopográfico de los Parlamentos actuales: criterios metodológicos desde un estudio de caso</i>	299
ROSANNA MARSALA <i>Contributions à l'idée de représentation politique au XIX^{ème} siècle: Gioacchino Ventura et Phillipe Buchez</i>	309
JUAN CARLOS SALES <i>Publicidad y confianza: claves en la conformación de un nuevo diseño institucional</i>	329
VICENTE JUAN CALAFELL FERRÀ <i>El control parlamentario multinivel de los convenios entre comunidades autónomas</i>	343
EDUARD DEL VALLE PÉREZ, RAFAEL PUIGSERVER POU, SEBASTIÀ SERRA BUSQUETS <i>El web sobre Eleccions i debats d'investidura en els parlaments autonòmics de l'Estat espanyol (1980-2018)</i>	361
PERE SALAS VIVES <i>Estado y poder local. Palma 1860-1870</i>	371
BRUNO THEODORO LUCIANO <i>EU-LAC Inter-parliamentary relations and the strengthening of political convergence among Latin American regional parliaments: The case of Venezuela's political and electoral situation</i>	391
MAGDOLNA SZIGETI <i>Die ersten demokratischen Versuche in Ungarn nach 1945</i>	411
CARMEN TRIMARCHI <i>Rappresentanza politica e interessi di ceto nell'Europa contemporanea: la vicenda delle Camere di commercio italiane</i>	433
FRANCESCO MARIO SODDU <i>The Consiglio regionale della Sardegna (1949-1969)</i>	449

JONATAN POVEDA JOVER	
<i>La Dictadura de Primo de Rivera: L'antiparlamentarisme i l'Assemblea Nacional Consultiva com a òrgan de representació corporativa</i>	461
JOAN OLIVER ARAUJO	
<i>El proceso constituyente español de 1931: una valoración 85 años después</i>	477
SANDRO GUERRIERI	
<i>Les pionniers du parlementarisme communautaire: les délégués à l'Assemblée Commune de la Ceca (1952-1958)</i>	493
MARÍA JOSÉ VILLA RODRÍGUEZ	
<i>Parlamentarias vascas en la Transición Democrática Española (1977-1982)</i>	505
SARA TROVALUSCI	
<i>"Two missed promises. The French and Italian anti-parliamentarism in the late 19th century"</i>	523
ALBERT FRANCESC MAINZER CARDELL	
<i>"Expressing the political will of the citizens of the Union": the development of europarties</i>	537
PASQUALE BENEDEUCE	
<i>Spettacoli e derive della rappresentanza e della rappresentazione</i>	551
SEBÀSTIA SERRA BUSQUETS	
<i>El sistema autonómico del Estado español en perspectiva histórica desde 1979 hasta inicios del siglo XXI</i>	581
BLOC II: FONTS PER A LA HISTÒRIA PARLAMENTÀRIA (VOLUM II)	
EDUARD MARTÍ FRAGA	
<i>El Brazo Militar de Cataluña (1602-1714) y las Assemblées de la noblesse francesas (1649-1652): dos respuestas a la crisis del estamento militar en el siglo XVII</i>	607
JOHN REGISTER	
<i>Diaries and secret archives as sources for the history of the Parlement of Paris under Louis XV</i>	623
MARIA BETLEM CASTELLÀ I PUJOLS	
<i>Distribuir y compartir: a vueltas con la gestión de la información en las Asambleas parlamentarias (Francia, 1789-1793)</i>	631
CANDELARIA GONZÁLEZ RODRÍGUEZ	
<i>La representación política y la defensa de intereses económicos locales: La gestión de los diputados de las Canarias orientales durante el Sexenio democrático (1869-1874)</i>	657

MARIA MANUELA RIBEIRO <i>War and Peace in the Portuguese Representation Parliamentary Speeches (1914-1939)</i>	675
CRISTIANA SENIGAGLIA <i>Der Repräsentationsbegriff in der Weimarer Republik</i>	679
KAMAL AHMAD ALZGHOUL <i>The impact of the political parties' agendas on women's representation in the United States Parliament over the period 1970-2015</i>	699
JOSEP M. FIGUERES <i>Lluís Companys, un programa de lluita social al Congrés de Diputats (1920-1923)</i>	723
MARIA HELENA DA CRUZ COELHO <i>The Border: A Matter of Debate in the Portuguese Medieval Cortes</i>	739
ALASTAIR J. MANN <i>Parliament and the Scottish Coronation of Charles II in 1651</i>	751
EKATERINA MARTEMYANOVA <i>Property, Taxation, and Representation: the General Assembly of Provence in the 18th century</i>	765
ANDREA BOCCHI <i>Curia infera</i>	787
GERASSIMOS D. PAGRATIS <i>"Russians' first Satellite in the Balkans" or "The first Independent Greek State"?: new perspectives in the history of the Septinsular Republic (1800-1807)</i>	795
CLAUDIA GIURINTANO <i>Ernest Duvergier de Hauranne: considérations sur les institutions représentatives</i>	803
ORIO L UJÁN <i>Perceptions of parliamentary absenteeism and its impact on governmental stability in nineteenth-century Spain</i>	827
ISTVÁN SZABÓ <i>Ein Versuch zur Umgestaltung des ungarischen Magnatenhauses im Jahre 1885</i>	847
UNAI BELAUSTEGI, JOSEBA IÑAKI ARREGI <i>La representación de Vasconia durante las dos repúblicas españolas. Entre el federalismo y la autonomía</i>	861
JUAN PEDRO BOVER SÁNCHEZ <i>Los diputados de las Islas Baleares durante la legislatura constituyente (1977-1979)</i>	879

VALENTÍ VALENCIANO I LÓPEZ <i>Els representants de la democràcia liberal a les Illes Balears (1810-1853)</i>	895
ANTONI MARIMON RIUTORT <i>Joan March contra Antoni Maura: la renovació del caciquisme sota la restauració espanyola. Les eleccions al Congrés de Diputats d'abril del 1923 a la circumscripció de Mallorca</i>	917
MARÍA ÁNGELES RECIO GARCÍA <i>Conseqüències del desastre d'Annual al Parlament espanyol</i>	939
ELISABETH RIPOLL GIL <i>Debates e iniciativas sobre emigración exterior en el Senado y el Congreso de los Diputados (1977-1982)</i>	957
TOMASZ WIECIECH <i>The Kentucky and Virginia Resolutions and the role for state legislatures in a federal republic</i>	977
BLOC III: FORMES DE REPRESENTACIÓ POLÍTICA DES DE L'EDAT MITJANA FINS A L'ACTUALITAT. LES ASSEMBLEES REPRESENTATIVES DE LA CORONA D'ARAGÓ (VOLUM II)	
JOSEP MARIA BUADES JUAN <i>Political representation in Ramon Llull works</i>	1001
FLAVIO SILVESTRINI <i>Lo sviluppo istituzionale della Sicilia sotto Federico III e il confronto con la realtà politica plurale della Corona d'Aragona</i>	1015
ROGERIO R. TOSTES <i>Autoridad, comunidad política y representación: los cambios semánticos y una mirada hacia atrás en la Cataluña medieval</i>	1027
GUIDO D'AGOSTINO <i>Parlamenti e assemblee rappresentative nei territori italiani della Corona d'Aragona nell'eta' di Alfonso V d'Aragona (1416-1458)</i>	1049
SANDRA CÁCERES MILLÁN <i>Correspondencia y gobernabilidad en tiempo de crisis. Municipios y Parlamentos de la Corona de Aragón en su Interregno (1410-1412)</i>	1061
ANTONIO PLANAS ROSSELLÓ <i>Las relaciones entre rey y reino en un territorio sin Cortes. El caso de Mallorca</i>	1075
EDUARD JUNCOSA BONET <i>El "eternal problema". La controvertida participación de la ciudad de Tarragona en las Cortes generales entre los siglos XIII y XVIII: fuentes para su estudio, estrategias seguidas y argumentos esgrimidos</i>	1091

EDUARDO PASCUAL RAMOS <i>El agente del ayuntamiento de Palma en la corte durante el siglo XVIII</i>	1113
VITTORIA CALABRÒ <i>La "procedura" dell'Alta Corte del Parlamento di Sicilia: i progetti del biennio 1814-1815</i>	1131
PATRIZIA DE SALVO <i>L'influenza del clero nella Sicilia a cavallo dei secoli XVIII e XIX</i>	1145
FRANCESCA FRISONE <i>Per una storia delle élites siciliane. Il fondo Protonotaro del Regno dell'Archivio di Stato di Palermo</i>	1161
MARIA SOFIA CORCIULO <i>Le modifiche in senso democratico alla Costituzione di Cadice. Introdotte dal parlamento napoletano del 1820-21</i>	1185
SAVERIO DI FRANCO <i>El gobierno multinivel de la monarquía hispánica en el reino de Nápoles: el Consejo Colateral y el Seggio del pueblo (siglos XVI y XVII)</i>	1195
ANA MARÍA COLL COLL <i>Los representantes del Estado borbónico ante los desequilibrios económicos de la Mallorca del siglo XVIII</i>	1209
JOSEP JUAN VIDAL <i>El mayor negocio que puede ofrecerse: la disponibilidad de Cortes propias para el reino de Mallorca en el siglo XVII</i>	1227
RICARD TORRA I PRAT <i>Visitar, estudiar, discutir i legislar. L'acció fiscalitzadora de les Corts catalanes durant el segle XVI</i>	1239
MIGUEL GABRIEL GARÍ PALLICER <i>Decisiones políticas y construcción del mercado en la Edad Moderna. ¿Un proyecto integral para el abastecimiento de alimentos de Palma de Mallorca en el paso del siglo XVI al XVII?</i>	1257
ALBERT CASSANYES ROIG <i>Els procuradors del braç eclesiàstic de Lleida a les Corts catalanes durant el regnat de Joan II (1458-1479)</i>	1275
MARCELLA AGLIETTI <i>Representación e instituciones legislativas: el modelo español y el icono de Europa entre finales del s. XIX y Primera Guerra Mundial</i>	1293
JOSEP CAPDEFERRO <i>Representación en ámbitos judiciales, conexos al espacio político: el caso de la Cataluña moderna</i>	1309

LA REPRESENTACIÓN POLÍTICA Y LA DEFENSA DE INTERESES ECONÓMICOS LOCALES: LA GESTIÓN DE LOS DIPUTADOS DE LAS CANARIAS ORIENTALES DURANTE EL SEXENIO DEMOCRÁTICO (1869-1874)

CANDELARIA GONZÁLEZ RODRÍGUEZ

*Instituto Universitario de Análisis y Aplicaciones Textuales
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria*

El cambio político provocado por la revolución de septiembre de 1868 creó grandes expectativas en la oligarquía agrocomercial canaria. Por ello, este grupo de la élite social apoyó la sublevación, con la esperanza de conseguir del nuevo gobierno mejoras económicas para el archipiélago.

Con este trabajo queremos mostrar cómo la gestión de los representantes canarios en las Cortes entre 1869 y 1874, tendrá en la obtención de concesiones materiales, un elemento de valoración fundamental que servirá para conservar o perder el respaldo de los sectores en que se apoya.

Así pues, en el análisis de los partidos políticos canarios a lo largo del siglo XIX, debe tenerse en cuenta la preeminencia de los aspectos materiales relacionados con el interés local sobre los ideológicos, de modo que, cualquier equiparación con los partidos nacionales no puede perder de vista que estos parámetros marcarán la diferencia respecto a los partidos de la península. De esta forma, se vio dificultada la posibilidad de la formación de partidos de ámbito provincial y se incentivaron rivalidades difíciles de superar.

En el debate que se abre en la prensa de Las Palmas de Gran Canaria en los meses inmediatamente anteriores al alzamiento contra el régimen isabelino, se planteaba esta cuestión: ¿qué debía prevalecer: el discurso ideológico defendido por la prensa progresista, o si simplemente había que ceñirse a la defensa de los intereses particulares de las islas, como postulaba

la prensa moderada?¹ En esta línea, parecían triunfar las posiciones abiertas a la discusión política, pero después del alzamiento, si bien es cierto que surgen nuevos partidos como el republicano con sus respectivos órganos de prensa, el elemento común que predominará será el interés por las mejoras materiales del archipiélago, en general, y de Gran Canaria en particular.

Así pues, en el análisis de los partidos políticos canarios debe tenerse en cuenta esta preeminencia de los aspectos materiales relacionados con el interés local sobre los ideológicos, de modo que, cualquier equiparación con los partidos nacionales no puede perder de vista que estos parámetros marcarán la diferencia respecto a los partidos de la península. Como señalara Prudencio Morales:

«[...] entre nosotros lo que ha pasado, pasa, y tal vez pasará, es que las exigencias locales, nuestra situación de guerra, á veces cruda, á veces mansa, con Tenerife, la falta de hombres de cierta altura en unas épocas, y en otras la singularidad de algunos, determinan una extática y una dinámica políticas, propias, nuestras, sin parecido con las que se dan en otras provincias de España [...]»².

La política insular, caracterizada por la defensa de los intereses locales y la división provincial, estará presente en los apoyos a determinadas formaciones políticas nacionales. De esta forma, en las relaciones que se establecen entre los partidos canarios y los peninsulares primarán los vínculos personales sobre los aspectos ideológicos. José Miguel Pérez García ratifica la idea anterior cuando indica que los representantes de la burguesía insular en las Cortes tenían como misión: evitar cualquier alteración de su hegemonía y defender las aspiraciones que dividían a este mismo grupo en la cuestión de la organización político-administrativa del archipiélago³.

El interés local puede llevar en algún momento a la petición del voto de una parte del electorado liberal para candidatos de ideología contraria, con objeto de tener al menos un representante de Gran Canaria en las Cortes.

¹ Cabeceras progresistas fueron, *El Eco de Gran Canaria* (Las Palmas de G. C.) y *La Atlántida* (Madrid). La moderada, *El Imparcial* (Las Palmas de G. C.).

² MORALES, P. *Cuentos de nuestra historia. Diálogos y cartas*. Vol. 1. Las Palmas: Imprenta y litografía de J. Martínez, 1908, p. 142.

³ PÉREZ GARCÍA, J. M. «El juntismo decimonónico en Canarias», en FERNÁNDEZ, P. y ORTEGA, M. [eds.]. *Antiguo Régimen y Liberalismo. Homenaje a Miguel Artola*. Tomo 3, «Política y Cultura». Madrid: Alianza Editorial, 1995, pp. 285-292.

Entre los asuntos que interesan a los grupos oligárquicos y requieren del concurso de los representantes en la Cortes están los relacionados con el desarrollo material y económico de las islas en general y de Gran Canaria, en particular. Se añaden, además, aquellos que intentan evitar situaciones que supongan el menoscabo de condiciones político-administrativas anteriores.

La noticia del triunfo del alzamiento generará expectativas de cambios, no sólo políticos, sino también económicos entre la oligarquía agro-comercial canaria. Esta veía en la nueva situación política la posibilidad de conseguir mejoras para la actividad comercial de los puertos, gracias a la aplicación de medidas librecambistas, ya que el año 1868 se había presentado cargado de novedades nada favorables para los intereses económicos insulares.

Una serie de medidas adoptadas por el gobierno moderado de Narváez pusieron en jaque a esta oligarquía: el Real Decreto de 1 de enero de 1868, por el que los vapores correos trasatlánticos con destino a las Antillas dejarían de realizar la escala en Canarias. Se acababa con una ruta comercial centenaria; la Orden de 27 de enero de 1868, de la dirección general de Impuestos por la que se exige el cobro de los derechos de fondeadero, carga y descarga en los puertos canarios, lo que contradecía el espíritu del Real Decreto de 11 de julio de 1852 sobre puertos francos y, por último, la reducción de la subvención estatal a las inversiones en obras públicas nuevas.

El triunfo de la sublevación llevó a los sectores canarios afectados por los cambios normativos de 1868 a realizar las primeras solicitudes ante el Gobierno provisional. Las peticiones tenían como objetivo recuperar el statu quo que, en materia económica, disfrutaba el archipiélago hasta diciembre de 1867. Es decir, el restablecimiento de la escala en Sta. Cruz de Tenerife de los buques-correos de Ultramar, la supresión del cobro de los derechos de fondeadero, carga y descarga restablecidos desde enero de 1868 y la revisión de los expedientes de obras públicas de la provincia⁴.

⁴ El 15 de octubre la comisión de canarios residentes en Madrid que expusieron ante Serrano estas peticiones estaba formada principalmente por el redactor y los colaboradores de *La Atlántida* Camilo Benítez de Lugo, Valeriano Fernández Ferraz, Fernando León y Castillo y Feliciano Pérez Zamora, además de, Federico Verdugo, Francisco Monteverde y Manuel Lemes. *El País* (Las Palmas de G. C.), 27 de octubre de 1868, p. 3.

I. LA SUSPENSIÓN DE LA LÍNEA DIRECTA DE VAPORES CORREOS ENTRE CANARIAS Y LAS ANTILLAS

La suspensión de la línea directa de vapores correos trasatlánticos entre Canarias y Las Antillas perjudicaba al archipiélago ya que repercutía negativamente sobre los intereses económicos canarios en las islas antillanas.

La pérdida de las comunicaciones directas desde el 15 de enero de 1868⁵ suponía, además, que la correspondencia entre Canarias y Puerto Rico o Cuba debía pasar primero por la península. De esta forma, y a falta de una buena combinación entre los días de salida de los vapores correo desde las islas a la península y desde ésta hacia los territorios ultramarinos, la correspondencia de las islas sufría un retraso de más de quince días respecto a la situación anterior a la suspensión del servicio directo.

Por ello, inicialmente el Gobierno Civil de las islas solicitará un cambio en los días de salida de los vapores correos entre Canarias y Cádiz, para aproximar las fechas de los trayectos, de modo que el correo enviado desde las islas llegase a tiempo para conectar con el vapor correo trasatlántico. Sin embargo, ante esta situación, los diputados canarios no se posicionarán públicamente y esta inacción será criticada por la prensa de las islas en los siguientes términos: «[...] Ninguno ha dicho esta boca es mía [...] ya es tiempo de que [...] aprendan á soltar la lengua [...]»⁶.

El 26 de junio, una Real Orden confirmó el compromiso de atender la petición realizada desde el archipiélago⁷ aunque, desde Canarias, se consideró como una medida transitoria, por lo que se insistirá en la necesidad de restablecer una línea directa con las islas antillanas.

Al llevarse el tema ante el Gobierno provisional en octubre de 1868, parecía que definitivamente se tendría en consideración, pero tampoco fue así, pues no hubo acuerdo favorable por parte del Consejo de Ministros⁸.

⁵ La Real Orden del 1 de enero de 1868, establece las cláusulas del servicio de los vapores correos de Ultramar a cargo de Antonio López y compañía. *Gaceta de Madrid*, 5 de enero de 1868, pp. 3-4.

⁶ *El Eco de Gran Canaria* (Las Palmas de G. C.), 20 de junio de 1868, p. 3.

⁷ La Real Orden establecía que a partir de septiembre los vapores saldrían de Cádiz para las islas los días 2 y 17 de cada mes. *Gaceta de Madrid*, 12 de julio de 1868, p. 2.

⁸ El Ministerio de Ultramar propuso una línea de vapores á las Antillas, partiendo de Canarias, cada quince días, pero finalmente no fue aprobada. *La Correspondencia Isleña*, 4 de diciembre de 1868, p. 2.

En marzo de 1869 la situación de las comunicaciones marítimas del archipiélago sale a la luz en una de las primeras intervenciones del diputado por Las Palmas en las Cortes Constituyentes, Antonio López Botas. En esta ocasión, el diputado preguntó al ministro de Gobernación sobre la posibilidad de mejorar las comunicaciones interinsulares y de las islas con la península, pero la respuesta del ministro pondría en evidencia las dificultades para la realización de esta mejora. El argumento esgrimido se basó en la falta de presupuesto, añadiendo que había tratado de combinar la ida de los correos a la Habana con el paso por las islas Canarias, «pero se ha encontrado con la dificultad de que con tocar en las islas Canarias, perdía el correo de la Habana treinta y seis horas»⁹. La respuesta del ministro no será replicada por los representantes canarios, actitud criticada en la prensa republicana de las islas que vio en este silencio la sumisión de unos representantes ministeriales:

«Oigamos á *Él Progreso*, como censura la actitud que tomaron los diputados por Canarias, después de hablar el Sr. Sagasta, interpelado, en la cuestión de los vapores trasatlánticos:

‘[...] el Sr. Ministro manifestó: que á no haber sido por la cantidad que se necesita para ese aumento, ya se habría llevado á cabo, pues el Gobierno había pensado en ello, igualmente que en si podían tocar los vapores trasatlánticos: añadiendo S. S. y esto es lo grave, que se ha *encontrado la dificultad de que sufrirían un retraso de treinta y seis horas.*

Y no es lo raro que el Sr. Sagasta incurriese en tan marcada inexactitud: lo que no tiene disculpa es que ninguno de los Sres. Diputados por Canarias hubiese dicho esta boca es mía, para dejar consignado al menos lo que cien veces se ha hecho palpable, á saber: que la escala en estas Islas, lejos de retardar la llegada de los vapores á las Antillas, lejos de dificultar la navegación, la facilita haciéndola más cómoda y más rápida.

En verdad que es muy triste que en una cuestión tan debatida, en una cuestión en que la ciencia, por una parte y por otra los hechos hablan tan alto en favor de las Canarias, ni esos hechos ni esa ciencia hayan tenido

⁹ *Diario de Sesiones de las Cortes*, (en adelante: DSC), legislatura 1869-1871, n.º 35, 24 de marzo de 1869, pp. 693-694.

un órgano en las Constituyentes para rebatir la inexactísima afirmación del Sr. Ministro. —Apuntes para la historia'»¹⁰.

La cuestión del paso por Canarias de los vapores correo trasatlánticos españoles de las Antillas no se resolvió hasta 1881 cuando Fernando León y Castillo, al ocupar la cartera de Ultramar, consiguió esta escala para Gran Canaria¹¹. Hasta entonces, la falta de coordinación entre los buques correos españoles que realizaban distintas rutas provocará retrasos importantes en la recepción de la correspondencia con las Antillas.

Por otro lado, la necesidad de las islas de contar con buenas comunicaciones marítimas, tanto con la península como entre los territorios insulares¹², era una reclamación constante de la oligarquía canaria a lo largo del siglo XIX y es que, una mejora en las conexiones devenía en un incremento del flujo de información de todo tipo, en particular la que acercaba las islas a los acontecimientos de relevancia política que se producían en el territorio peninsular. Así pues, se tenía claro el papel que jugaba la información como elemento de control y poder, de ahí la importancia de reforzar el sistema marítimo de comunicaciones con y entre las islas.

A este interés se sumaba el de las islas centrales de Tenerife y Gran Canaria, que defenderán en su provecho particular el atraque en una u otra isla del mayor número de buques posible. En 1881 será este último aspecto el que primará en la resolución sobre las comunicaciones marítimas ultramarinas.

Durante el Sexenio, la gestión de los diputados canarios en Madrid obtendrá una solución intermedia. En junio de 1869 el Ejecutivo dispondrá que los buques de la Armada y de la Marina Mercante española que saliesen de Santa Cruz de Tenerife o de Cádiz antes o después de la salida del correo de la península con las islas, llevaran la correspondencia¹³.

En agosto se señalaba abiertamente que, gracias a las gestiones de los diputados canarios en las Cortes, a partir del mes de octubre se conseguiría una tercera expedición mensual para el vapor correo entre las islas y Cádiz.

¹⁰ *El Federal* (Las Palmas de G. C.), 22 de abril de 1869, p. 1. Reproduce un artículo del periódico tinerfeño *El Progreso de Canarias*.

¹¹ Real Decreto de 26 de agosto de 1881.

¹² El servicio de vapores correos interinsulares comenzó a funcionar en el archipiélago en 1887.

¹³ *El Eco de Gran Canaria* (Las Palmas de G. C.), 5 de junio de 1869, p. 3.

Esta medida se sumaba a la anterior¹⁴ aunque finalmente la empresa consignataria que debía realizar este tercer viaje no quiso asumir el compromiso y solicitó al Gobierno que la liberase de «este peso», a lo que el Gobierno accedió¹⁵.

II. EL RESTABLECIMIENTO DEL COBRO DE LOS DERECHOS DE FONDEADERO, CARGA Y DESCARGA EN LOS PUERTOS CANARIOS Y LA LEY DE PUERTOS FRANCOS DE 1870

La Real Orden de 27 de enero de 1868 de la Dirección General de Impuestos exigirá la recaudación por los derechos de fondeadero, carga y descarga en las islas. Esta medida contradecía el espíritu del Real Decreto de 11 de julio de 1852 sobre puertos francos, del que disfrutaban las islas hasta ese momento.

Este impuesto, establecido desde 1851, no había sido reclamado con anterioridad al archipiélago ya que el decreto de puertos francos suponía la entrega de una cantidad fija anual al Gobierno equivalente a las rentas de aduanas, del estanco sobre el tabaco, etc., a cambio de la libertad comercial.

La reclamación del pago de este impuesto a las islas será vista como una doble imposición, con repercusiones negativas sobre el tránsito de buques extranjeros por el archipiélago y sobre la actividad económica general de las islas. Desde el primer momento, la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, junto al gobernador civil de la provincia, reclamarán al Gobierno el cese de esta medida, aduciendo para ello los perjuicios que este gravamen causaría en la provincia. Además, comenzarán a circular noticias sobre los efectos inmediatos de la aplicación de esta orden, por ejemplo, que supondría el abandono de la escala de buques ingleses en los puertos canarios, tal como recoge, incluso, la prensa nacional:

«De Canarias escriben muy alarmados con el temor de que los buques ingleses que hacen escala en Santa Cruz de Tenerife de paso para la costa de Africa, dejen de detenerse en aquel puerto donde sus cuatro viajes mensuales proporcionan algunas utilidades, [...] Si el gobierno compara este ingreso eventual con lo que la isla va á perder si los buques ingleses se alejan de aquel fondeadero, si reflexiona que es el único medio regular,

¹⁴ *El Federal* (Las Palmas de G. C.), 12 de agosto de 1869, p. 3 y *El Bombero* (Las Palmas de G. C.), 16 de agosto de 1869, p. 2.

¹⁵ Será en 1907 cuando Canarias consiga un vapor semanal para las comunicaciones con la península.

constante y espedito que las islas Canarias tienen para corresponderse con toda la costa de Africa y con Inglaterra, estamos seguros de que modificará una disposición[...]»¹⁶.

La reclamación de este impuesto perjudicaba, además, a la actividad comercial y de abastecimiento del mercado interinsular, ya que afectaba por igual al tráfico internacional como a la navegación de cabotaje. Y es que, al aplicar políticas uniformizadoras para todo el territorio nacional, se perdía de vista la singularidad de los territorios insulares. Se equiparaba el tráfico marítimo entre diferentes provincias peninsulares, con el que se desarrollaba entre los puertos de una provincia insular. De ahí que se criticara esta medida y su aplicación indiferenciada por las repercusiones negativas que tendría sobre el comercio de cabotaje.

Varias fueron las actuaciones que a partir de octubre de 1868 se realizaron en relación con el cobro de estos derechos y la necesidad de modificar el reglamento vigente sobre puertos francos. Las primeras en actuar serán las juntas de gobierno de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, que suprimirán estos derechos. Pero, una vez disueltas y con los intentos de normalización hacendística del Gobierno provisional, se iniciará una secuencia de reclamaciones con objeto de modificar la política fiscal para las islas y, de este modo, incentivar la actividad económica y comercial del archipiélago.

Los alegatos referidos a la política arancelaria española tenían como trasfondo recuperar en el archipiélago la situación de puertos francos que se había perdido con la política fiscal del Gobierno provisional¹⁷.

El proceso se iniciará en la sesión de la Diputación Provincial el 19 de marzo de 1869, con la propuesta presentada por los diputados radicales, Juan La Roche y Siera, Luis Francisco Benítez de Lugo, Marqués de la Florida y el republicano, Eufemiano Jurado Domínguez.

La Diputación Provincial elaborará entonces una exposición para ser elevada a las Cortes en la que se solicitaba la revisión y modificación de la situación fiscal del archipiélago:

¹⁶ *El Diario Español de Madrid*, noticia reproducida en *El Eco del Comercio* (Sta. Cruz de Tenerife), 16 de septiembre de 1868, p. 2.

¹⁷ El Decreto de 22 de noviembre de 1868 mantenía, para todos los puertos españoles, el cobro de derechos por carga y descarga de mercancías y pasajeros, diferenciando, eso sí, entre la navegación de altura y la de cabotaje, que tendría un gravamen inferior. *El Eco de Gran Canaria* (Las Palmas de G. C.), 6 de enero de 1869, p. 3.

«[...] la Diputación [...] ruega á las Córtes Constituyentes se dignen acordar:

Primero. La modificación del Real Decreto de once de julio de mil ochocientos cincuenta y dos que concedió los Puertos francos á Canarias, aboliéndose desde luego los derechos de introducción impuestos por él mismo sobre los cereales y el tabaco, así como el uno por mil sobre todos los demás artículos y aboliéndose además los recargos de dos y cincuenta por ciento sobre la propiedad territorial y el comercio.

Segundo. La condonación de las sumas que á título de atraso ó déficit se vienen reclamando por el Gobierno á la provincia ó puedan reclamarse en lo sucesivo.

Tercero. La abolición en Canarias de las gabelas impuestas á los buques, singularmente la de diez reales por tonelada métrica que bajo el nombre de derecho de descarga acaba de ser establecida, y que no es dable considerar extensiva á esta provincia, mediante que neutralizaría la concesión de puertos francos [...]»¹⁸.

La respuesta del Gobierno llegó a mediados de julio de 1869 mostrándose conforme con el acuerdo de la Diputación y, por tanto, favorable a mantener la franquicia sobre estos productos, en tanto no se modificase la norma vigente a nivel nacional¹⁹. Poco duraría esta situación ya que el 12 de julio otro decreto fijaba nuevos aranceles para la península a partir del mes de agosto²⁰ y el gobernador civil, de acuerdo con la comisión permanente de puertos francos, restablecería el cobro de estos mismos derechos a partir del mes de septiembre²¹.

En diciembre de 1869, los representantes de Canarias en el Congreso, Antonio López Botas, Feliciano Pérez Zamora y Juan Moreno Benítez, con el respaldo de Ríos Rosas, Figueras, Moret y Ruiz Gómez, presentarán a las Cortes una propuesta de ley con intención de mejorar la Real Orden de 1852 sobre las franquicias de Canarias. Con la intención de elevar la Real Orden a

¹⁸ *Actas de la Diputación Provincial de Canarias*, Libro 12, 19 de marzo de 1869, s. p.

¹⁹ La orden del 3 de Julio del Ministerio de Fomento aprueba el acuerdo de la Diputación para la supresión del cobro de los derechos establecido por el Real Decreto de 17 de marzo de 1868 en Canarias.

²⁰ Publicado en la *Gaceta* del 27 de julio de 1869, pp. 1-3.

²¹ *Boletín Oficial de la Provincia de Canarias*, 8 de septiembre de 1869, p. 1.

rango de Ley se perseguía evitar los vaivenes producidos en la normativa, como consecuencia de cambios de gobierno.

Se formará entonces una comisión encargada de estudiar y concretar el proyecto²². Después de meses de trabajo donde parecía complicado llegar a un acuerdo, sobre todo al abordar el punto sobre la compensación del déficit, en junio de 1870 se logrará presentar el Proyecto de Ley ante las Cortes.

El proyecto planteaba, como elemento imprescindible, declarar compensado el déficit que se había generado durante algunos años, con los beneficios obtenidos en otros²³. Señalaba, además, la reducción al 1% del recargo que sobre la contribución territorial establecía el Decreto de 1852 y derogar todos los derechos y arbitrios que, como compensación al Tesoro, recaudaba la Diputación Provincial. Mantenía los derechos de importación sobre cereales y harinas, conforme a la reglamentación general del país y extendía las franquicias a todos los puertos de la provincia cuyos ayuntamientos se comprometieran a recaudar y administrar los ingresos obtenidos en este ramo²⁴. Era un proyecto más moderado que el planteado por la Diputación Provincial en marzo de 1869.

Tras la aprobación del proyecto y su publicación como Ley en junio de 1870²⁵, la prensa canaria agradecía el trabajo realizado por todos los diputados que habían formado parte de la comisión y especialmente a Antonio López Botas, del que había partido la iniciativa.

A partir de su entrada en vigor se generaron numerosos conflictos al no quedar claros aspectos relativos al cobro de determinados impuestos que, de forma independiente a las franquicias, afectaban a algunas mercancías como fueron los impuestos equivalentes al de consumos que recaían sobre artículos extranjeros, lo que impediría una gestión eficaz en la administración provincial y de puertos francos. Esta confusa situación quedará resuelta en 1900 con la Ley de ratificación de los Puertos Francos²⁶.

²² Formaban la comisión, Antonio López Botas, Feliciano Pérez Zamora, Joaquín Baeza, Juan Tutau, Rafael Prieto y Joaquín Bañón.

²³ El déficit se cuantificó en 50.000 escudos de los derechos no cobrados por introducción de cereales entre 1856 y 1858.

²⁴ DSC, Apéndice 3º al n.º 176, 6 de diciembre de 1869.

²⁵ DSC, Apéndice séptimo al n.º 302, 9 de junio de 1870. El 10 de junio de 1870 el proyecto aprobado pasaba a convertirse en Ley. *Gaceta de Madrid*, 23 de junio de 1870, p. 2.

²⁶ Ley de 6 de marzo de 1900, confirmando y ratificando la declaración de puertos francos hecha en favor de las islas Canarias por el Real Decreto de 11 de Julio de 1852

III. LA INVERSIÓN ESTATAL EN INFRAESTRUCTURAS PARA MEJORAR LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LAS ISLAS: PUERTOS Y CARRETERAS

A las medidas anteriores se sumaba la situación de déficit general que venía padeciendo el Estado desde 1866 y que tenía una repercusión directa sobre las subvenciones en obras públicas necesarias para el desarrollo de la actividad económica y comercial. Habrá una reducción de la financiación pública en infraestructuras portuarias y de carreteras, de modo que el escaso dinero que llegaba se destinaba al mantenimiento de obras que ya estuviesen iniciadas. Sin embargo, se contemplaba la posibilidad de subvencionar obras nuevas si eran prioritarias para la mejora de las condiciones de subsistencia de la población²⁷. Por ello, la burguesía comercial canaria, que veía imprescindible la inversión estatal para afrontar la mejora de las infraestructuras portuarias, reclamará la reasignación de las cuantías de las obras públicas del archipiélago en función de un orden de prelación, con objeto de conseguir la subvención de obras que creían convenientes para el desarrollo económico en cada isla.

El atraso de las obras públicas y el mal estado de las infraestructuras portuarias y de carreteras de las islas será utilizado como argumento para reclamar la inversión estatal, añadiendo que ello no sólo redundaría en beneficio del archipiélago sino del país, dentro del contexto económico internacional, tal como recoge *La Atlántida*:

«Conclúyanse los muelles y puertos comenzados ó proyectados; estúdiense y pónganse por obra otros nuevos; enlácense todos los pueblos de cada isla por medio de carreteras; favorézcase la agricultura y el comercio; [...] y, sobre todo, favorézcase la navegación extranjera en sus puertos, habituando á los buque de otras naciones á visitarnos, y tendremos en un punto importante del Océano una posición imponente pronta á dar á España la mejor parte en los beneficios que Europa ha de sacar de Africa»²⁸.

y la ampliación determinada en la ley de 10 de Junio de 1870. *Gaceta de Madrid*, 13 de marzo de 1900, p. 859.

²⁷ Real Orden de 30 julio de 1868, *Gaceta de Madrid*, 3 de agosto de 1868, pp. 1-2.

²⁸ Reproducido en *El Eco del Comercio* (Sta. Cruz de Tenerife), 26 de septiembre de 1868, p. 2.

Además, la falta de inversión en infraestructura se constituía en otro argumento para mostrarse en contra de la aplicación del restablecido impuesto de 1851 sobre las operaciones portuarias:

«No debemos pasar en silencio la circunstancia de que ese impuesto solo puede exigirse, según la ley, en aquellos puertos donde el Estado ha realizado obras para facilitar las faenas de carga y descarga, *en cuyo caso no se halla ninguno de los de estas islas*: pues unas están comenzadas y otras solo proyectadas en el papel (como sucede con los puertos de Lanzarote) y sin embargo se exigen los *derechos de fondeadero, carga y descarga*, añadiéndose una nueva injusticia á la de que anteriormente hemos hecho mención»²⁹.

La necesidad de financiación de las infraestructuras portuarias y de carreteras fue la tercera petición expuesta a Serrano y no atendida por el Gobierno provisional, en octubre de 1868. Muy al contrario, el Decreto de 14 de noviembre de 1868 sobre Obras Públicas, reafirmaba la idea liberal de no intervención y dejaba en manos de la iniciativa privada la inversión en estas obras³⁰. La consecuencia de esta política económica fue el estancamiento en materia de obras públicas, que se mantuvo hasta finales de la década de los setenta, con la puesta en marcha de la Ley de Bases de Obras Públicas de 29 de diciembre de 1876. Entonces se estableció como imprescindible la participación del Estado a través de las subvenciones³¹.

Esta limitación presupuestaria favoreció la aparición de actitudes de confrontación por las obras que se debían realizar en una isla u otra, es decir, en Gran Canaria o Tenerife.

Las rivalidades llevaron, por ejemplo, a que en 1871 se señalara a Feliciano Pérez Zamora como el seguidor de dinero para invertir en carreteras en la isla de Tenerife donde se construiría: la carretera que unía el Puerto de la Cruz con Garachico, en el norte de la isla, o el 4º trozo de la carretera a Buenavista del Norte, por Güimar y Adeje, lo que suponía concluir el anillo viario de la isla³². Estos resultados harán que la prensa de Gran Canaria cuestione la capacidad de gestión de sus representantes respecto a los de Tenerife.

²⁹ *El Progreso de Canarias* (Sta. Cruz de Tenerife), 3 de agosto de 1868, p. 1.

³⁰ *Gaceta de Madrid*, 15 de noviembre de 1868, pp. 4-9.

³¹ *Gaceta de Madrid*, 30 de diciembre de 1876, pp. 799-800.

³² *La Verdad* (Las Palmas de G. C.), 18 de mayo de 1871, p. 1; 17 de junio de 1871, p. 2 y 17 de abril de 1872, p. 3.

El malestar que provoca la diferencia de inversiones entre las islas se acrecentará con la obligación del envío a la península del dinero correspondiente a la contribución provincial, sobre todo desde Gran Canaria donde se consideraba que con ese dinero se podía haber atendido obras de carreteras ya comenzadas y que se encontraban paralizadas por falta de financiación.³³

IV. ANOTACIONES FINALES SOBRE LA GESTIÓN DE LOS DIPUTADOS CANARIOS

Si bien de la actuación iniciada en octubre de 1868 por los canarios residentes en Madrid se desprende una imagen de unidad ante la defensa de mejoras generales para la provincia, en las islas el comportamiento es bastante diferenciado. Desde el momento en que llegan las noticias de la sublevación de Cádiz comenzarán los conflictos entre las oligarquías de Gran Canaria y Tenerife, reavivándose nuevamente la cuestión sobre la división provincial.

Desde el Congreso la labor de los representantes canarios de cada distrito o circunscripción será conseguir estas mejoras. Así, durante el Sexenio, y para las islas orientales, destaca la actuación más que significativa del diputado monárquico-demócrata, Antonio López Botas, concretamente entre 1869 y 1871.

En varias ocasiones se elaboraron resúmenes sobre su actuación, en las que siempre quiso incluir al segundo representante de la circunscripción, el progresista Antonio Matos y Moreno.

La gestión de estos diputados en relación a los aspectos que hemos tratado anteriormente quedaría concretada de la siguiente forma:

1869:

En el mes de agosto López Botas informa a la Diputación Provincial, a través de un oficio, sobre el resultado y estado de la gestión que ha realizado sobre los intereses provinciales³⁴. Entre los temas de los que se ha encargado figuran:

Gestión realizada para conseguir el aumento de las comunicaciones de los vapores entre la península y las islas, así como entre las islas. Habiendo sido aceptado por la subcomisión de presupuestos, parece que las Cortes

³³ *La Verdad* (Las Palmas de G. C.), 12 de junio de 1872, p. 2.

³⁴ Publicado en *El Federal* (Las Palmas de G. C.), 29 de agosto de 1869, p. 3.

se mostraban dispuestas a aceptarlo. Finalmente se conseguirá la promesa de un viaje más a partir del mes de octubre, aunque nunca llegó a hacerse realidad.

Informa sobre la recomendación que la Dirección de Obras Públicas hacía al gobernador civil de la provincia y al jefe provincial de esta sección, para que propusiesen todas las reformas y mejoras que considerasen necesarias en las comunicaciones terrestres, para que el servicio de correos fuera más frecuente y rápido, de manera que se hiciera diariamente por conductores a caballo entre los pueblos más importantes. Lo que se cumplirá en cuestión de un año.

Por último, desde ese mes de agosto, informa sobre el estado de la tramitación del expediente enviado por la Diputación sobre la compensación o condonación del déficit provincial procedente de los puertos francos y de la rebaja de los derechos en la misma proporción que lo habían hecho los aranceles generales.

1870:

En el mes de mayo López Botas presenta una enmienda al artículo 4º del presupuesto de gastos referente al desarme de la goleta guardacostas de servicio en las islas, de manera que el dinero destinado a este fin, 50.000 escudos, se ofrecieran a una compañía inglesa para establecer correos a vapor en el archipiélago. Esta enmienda será rechazada. En ese momento la prensa pone en boca de Antonio López Botas la siguiente frase, «mucho se ofrecía a las islas, pero en realidad nada se las daba».³⁵

En junio, tras lograr la aprobación de la ley de puertos francos, López Botas escribía una carta a Fernando León y Castillo. En ella le contaba que, además de la concesión anterior y de haber obtenido en la ley Provincial la independencia del Subgobierno para Gran Canaria, había roto sus relaciones con el Ministro de Gobernación, el demócrata Nicolás M^º Rivero, tras una reunión para tratar temas de las islas³⁶. Como cuenta el propio Antonio López Botas, «por no aguantar más el carácter grosero de éste» y continúa «[...] y si Moreno pudo y debió tolerarlo por su

³⁵ *La Verdad* (Las Palmas de G. C.), 28 de mayo de 1870, p. 2.

³⁶ En la reunión también se encontraba presente Juan Moreno Benítez, diputado por Santa Cruz de Tenerife.

posición³⁷, no así pude ni debía hacerlo yó, que me salí sin despedirme y no he vuelto á hablarle ni á mirarle á la cara»³⁸.

Esta demostración de carácter será uno de los elementos que, en su momento, servirá como argumento para considerarle poco apropiado para seguir figurando como defensor de los intereses de Gran Canaria en el Congreso.

En 1871, al finalizar su etapa como representante en las Cortes, el diputado Antonio Matos y Moreno resumía de la siguiente forma la labor realizada por ambos durante su etapa como gestores en Madrid:

«Sin embargo, atentos siempre los Diputados de esta isla al bien que para ella y las demás sus hermanas pudiéramos obtener, trabajamos sin descanso por que las Córtes perdonasen á la provincia, como así lo hicieron, la mitad del crecido déficit de puertos francos que pesaba sobre la recargada riqueza de la misma y dictara reglas equitativas para liquidar el resto y rebajar los actuales derechos y recargos. [...] [Obtuvimos] varias otras concesiones y órdenes de más ó ménos importancia, entre ellas las relativas [...] á la consignación para la conservación del muelle, [y] el estudio de las carreteras de Telde a Aguimes y de Arúcas á Fírgas [...]»³⁹.

Pese a no volver a ser designado representante en las Cortes, como consecuencia de las presiones ejercidas por los influyentes hermanos Juan y Fernando León y Castillo dentro del partido, el papel desempeñado por Antonio López Botas durante su etapa como diputado en favor de los intereses materiales de las islas, será un referente para posteriores representantes, independientemente de la formación política a la que perteneciesen.

En definitiva, conseguir soluciones favorables para la isla y los intereses de su oligarquía local llevará a la necesidad de contar con relaciones apropiadas. De este modo, sin los cauces oportunos, las gestiones se vuelven improductivas y, cuando no hay resultados, las críticas a las actuaciones de los representantes se cebarán sobre su capacidad de influencia, como

³⁷ Gobernador civil de Madrid.

³⁸ Carta de Antonio López Botas a Fernando León y Castillo (Madrid, 16 de junio de 1870), Archivo Histórico Provincial de Las Palmas «Joaquín Blanco», *Fondo Fernando León y Castillo*, Legajo 29, folio 3024.

³⁹ *La Verdad* (Las Palmas de G. C.), 1 de marzo de 1871, p. 1.

muestra en 1873 *La Opinión* al referirse a la gestión del diputado grancanario Eufemiano Jurado:

«Pues si estos son los servicios que se prestan al país; si de tal modo se atienden á sus intereses y necesidades perentorias; si á esto se reduce el pátriotismo, y este es *el celo y actividad de un representante de un pueblo en la Asamblea*, buen provecho para quien tales méritos reúne y tan bien desempeña su misión. Y si habiendo todo esto, el hallarse desatendidos los intereses del distrito que le confiara tal encargo, tiene su origen en el poco prestigio, escases de influencias, ó pequeña valia, ¿á qué aceptar tan sagrado poder si no habia de corresponder á las aspiraciones de sus poderdantes?»⁴⁰.

BIBLIOGRAFÍA

- ALFARO LAFUENTE, M. *Historia de la interinidad española: escrita en presencia de documentos fidedignos*, 2 vol., Madrid: Imprenta de la viuda e hijos de M. Álvarez, 1871-1872.
- BAHAMONDE MAGRO, A. [dir.]. *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España (1700-1936)*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, 1993.
- CASARES MARCOS, A. B. «El resurgir jurídico de la concesión de obras públicas a iniciativa particular». *Revista Electrónica de la Facultad de Derecho de la Universidad de Granada*, 1 de junio de 2007. Disponible en: <<http://www.refdugr.com>>.
- GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, C. y MONTEIRO QUINTANA, M.^a L. «La articulación de las relaciones entre Canarias y Madrid: el papel de los diputados canarios en las Cortes durante el siglo XIX y primer tercio del XX», en *Autonomía e História das ilhas. Seminário Internacional*, Madeira: Centro de Estudos de História do Atlântico. Secretaria Regional do Turismo e Cultura, 2001, pp. 177-185.
- GUIMERÁ PERAZA, M. «Antonio López Botas (1818-1888)». *Anuario de Estudios Atlánticos*, n.º 35, (1989), Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, pp. 291-362.
- MORALES, P. *Cuentos de nuestra historia. Diálogos y cartas*. Vol. 1. Las Palmas de Gran Canaria: Imprenta y litografía de J. Martínez, 1908.

⁴⁰ *La Opinión* (Las Palmas de G. C.), 17 de septiembre de 1873, p. 1.

MORALES, V. Y QUINTANA, F. «La aspiración al Puerto de la Luz: orígenes y desarrollo hasta 1880, o la frustración de un proyecto prematuro», en *V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982)*, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1985, pp. 396-423.

PÉREZ GARCÍA, J. M. «Elecciones y Diputados a Cortes en Las Palmas durante el siglo XIX», en *VI Coloquio de Historia Canario-Americana, (1984)*, vol. 1, Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1987, pp. 725-891.

PÉREZ GARCÍA, J. M. «La gestión política de D. Antonio López Botas (1843-1870)». *Boletín Millares Carlo*, n.º 11 (1990), Las Palmas de Gran Canaria: Centro Regional UNED, pp. 193-200.

PÉREZ GARCÍA, J. M. «El juntismo decimonónico en Canarias», en *Antiguo Régimen y Liberalismo. Homenaje a Miguel Artola*. Tomo 3, «Política y Cultura». Madrid: Alianza Editorial, 1995, pp. 285-292.