



## ASÍ HA EVOLUCIONADO EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO EN SANTA CRUZ DE TENERIFE

Texto: **José Manuel Ledesma Alonso**  
(cronista oficial de  
Santa Cruz de Tenerife)

**E**l activo movimiento de pasajeros que se desarrollaba en Tenerife a principios del siglo XX, como consecuencia de la densidad de población, muy repartida entre el campo y la ciudad, y el creciente auge del turismo, la agricultura y el comercio, hizo que se instalaran vehículos de motor mecánico en el transporte colectivo de viajeros.

La primera *jardinera* que comenzó a funcionar en Tenerife la mandó traer de Francia, en mayo de 1902, Louis Alexander, con el fin de ampliar su actividad comercial y facilitar a sus clientes los penosos desplazamientos.

Al cambiar la tracción animal -ómnibus o coches de hora- por la mecánica, el nuevo artilugio recibió el nombre de automóvil-ómnibus y, por simplificación, autobús; pero, al igual que pasó con su antecesor, tampoco aquí fue aceptado su nombre y se le llamó *jardinera*.

La primera que cubría la línea a donde no llegaba el tranvía, es decir, La Laguna-Tacoronte-La Orotava, construida por la casa Panhard y Levassor de París, pasó la inspección técnica en el Gobierno Civil de Santa Cruz de Tenerife el 22 de mayo de 1902, recibiendo la matrícula TE-2. Tenía un motor de 4 cilindros, que le proporcionaba una potencia de 12 caballos, y estaba dotada de 12 asientos de madera, colocados transversalmente para el acodo de los viajeros.

Su conducción era sencilla: el chofer se colocaba al volante, mientras el cobrador le daba a la manivela del arranque -el beo-. La barra de la dirección llevaba dos enormes pedales -el del embrague y el del freno- y, junto a éstos, uno más pequeño, el del acelerador. A la derecha del freno de mano estaba la palanca de cambios, una barra rígida de 60 centímetros que terminaba en una brillante perilla -bola- de color negro. La caja de cambios tenía tres velocidades, perfectamente definidas en una pretina con tres muescas, y una cuarta muesca para la marcha atrás, para poner la cual era preciso accionar previamente una pequeña palanca que obstruía la ranura donde se acomodaba la palanca, acto que se realizaba con el tacón del pie derecho.

El vehículo poseía tres frenos, uno sobre el diferencial, otro sobre los tam-



bores de las ruedas y un tercero de zapatas. Las ventanas no tenían cristales, pero, como no alcanzaba gran velocidad, el aire no molestaba a los pasajeros.

Al principio, la *jardinera* tuvo que luchar contra la ignorancia de los campesinos, que no se atrevían a montarse en un carro sin mulas, e incluso se apartaban a las cunetas al notar su presencia. Por ello, para dar a conocer el nuevo sistema de transporte y las bondades del servicio, el señor Alexander invitó a las primeras autoridades de la isla a una excursión hasta La Orotava, el 31 de mayo de 1902, y a que los ciudadanos viajaran gratis, motivo por el que se cree que la palabra *guagua* es

Arriba, *jardinera* y *guagua* en la Alameda del Duque Santa Elena. Sobre estas líneas, *guagua perrera*.

una voz importada de Cuba, donde a los trabajadores les trasladaban gratis -de guagua- a las plantaciones de azúcar.

Cuando muere Alexander (1905), la empresa la adquiere el madeirense Louis Gomes Camacho, quien amplía su flota para poder trasladar a sus clientes de los hoteles que tenían en Santa Cruz de Tenerife y Tacoronte.

**Unión de Autobuses Urbanos (guaguas perreras)**

En 1912, el Camacho también comenzó a realizar el servicio urbano en Santa Cruz de Tenerife, incrementando su flota con siete nuevas *jardineras*, pero, cuando, en 1920, el Ayuntamiento

autorizó la libre circulación de guaguas a cualquier propietario, surgieron otras empresas de transporte público: Carlos Hernández León, La Unión, La Línea, Carlos H. Hamilton..., que, al agruparse, formarían la Unión de Autobuses Urbanos, o *guaguas perreras*, denominación surgida por el precio único del viaje en su recorrido dentro de la ciudad: una perra, es decir, 10 céntimos.

Cada guagua tenía su dueño, el cual solía ser el chofer y patrono del cobrador. Los pioneros fueron: Emilio Hernández (*el Pelado*), Abel Perdomo, Marcos Rodríguez, los hermanos Pajé (Pepe, Manolo y Chano Rodríguez Yáñez, con su guagua "La Pepa"), los hermanos

Alonso Morín, José Carrillo, Carmelo Villa González, etc.

El reglamento para su servicio, aprobado por el alcalde Santiago García Sanabria el 25 de febrero de 1926, obligaba a que los conductores y cobradores llevaran el aseo y compostura debidos, cubrepolvo de color crudo, con bocamangas y cuellos azules, y gorra de plato, en la que llevaban las iniciales S.P. (servicio público).

Además, los autobuses debían estar en perfecto estado de limpieza y conservación, tenían que estar inscritos en las oficinas municipales y el número de licencia obtenido debía ir pintado en el parabrisas, mientras que el rótulo con el nombre y el número de la línea lo llevaban en la parte delantera, sobre y en el centro de la capota, bajo un farol de 25x20 y alumbrado por éste.

Las primeras guaguas, de la marca Ford, sólo tenían 4 cilindros de potencia, lo que hizo que las denominaran "carracas". Las puertas no tenían hojas, y estaban situadas en los laterales traseros. Para que los pasajeros pudieran subir o bajar existían unos escalones en forma de estribos. Llevaban dos filas de asientos corridos -de varillas de madera- para 12 pasajeros, separados por un pasillo central. Años más tarde, los asientos eran de esterilla e iban colocados en pareja, correspondiéndoles una ventana de guillotina con dos aldabillas para subirlas o bajarlas.

El timbre era un hilo de cuero, sujeto al techo, que al tirar de él impulsaba un martillo que hacía sonar una campana invertida. Asimismo, pegado al techo, existía una barra cilíndrica de madera -pasamano- que servía para que se agarraran los que iban de pie.

Todas las guaguas llevaban los clásicos anuncios, a los que los pasajeros no hacían ningún caso: PROHIBIDO FUMAR, PROHIBIDO ESCUPIR EN EL SUELO, PROHIBIDO DISTRAER AL CONDUCTOR...

La estación estaba en la explanada que se formó al derribar el castillo de San Cristóbal, en 1929, actual plaza de España. Luego pasaron a la plaza de La Candelaria y, desde 1950 a 1978, -año en que desaparecieron- en la avenida de Anaga, a la altura de Los Paragüitas.

El servicio comenzaba a las 6 de la mañana, en verano, y a las 6.30 en invierno, permanentemente hasta las ocho de la noche. A partir de esta hora, y hasta las diez, quedaba reducido a una cuarta parte y se realizaba por turnos. Los que deseaban continuar después de las horas señaladas podían hacerlo con libertad de itinerarios y paradas.

#### Transportes de Tenerife S.L. (exclusivas)

El transporte público de pasajeros en la provincia tinerfeña se encontraba en estado embrionario hasta que, en 1927, el Gobierno presidido por Miguel Primo de Rivera creó en España las concesiones de transportes de pasajeros.

Debido a la repulsa con que se solía



●●●  
Guagua de La Exclusiva.

acoger toda iniciativa que llevara consigo la idea o fundamento de monopolio, el pueblo tinerfeño recibió la ley con cierta resistencia y hostilidad, y las denominó con el nombre de "exclusivas".

Por la citada ley, en el bienio 1931-1932, a los empresarios que pagaron el canon establecido les concedieron, a título de arrendamiento por diez años prorrogables, las siguientes líneas y trayectos: Santa Cruz-La Laguna: Hermanos Oramas y Díaz Llanos; Santa Cruz-Puerto de la Cruz: Lorenzo Hernández y Hermanos; Santa Cruz-La Orotava: Salvador Reyes Martín; Santa Cruz-Granadilla: Domingo Figueroa y Alonso Martín; y Santa Cruz-Güimar: Domingo Rosa (guagua blanca).

La reunión de las citadas concesiones en una sola empresa formaría Transportes de Tenerife, sociedad fundada por los hermanos José, Leoncio y Antonio Oramas-Díaz Llanos; los hermanos Ismael, Domingo, José y Lorenzo Hernández; Alberto Camacho, etc. El presidente fue Leoncio Oramas-Díaz Llanos; el director gerente, Ramón Hernández Francés; el cajero, Ángel Palazón Romero; y el jefe de servicios, Arturo Manrique.

Las guaguas llevaban pintado en sus laterales el emblema de la compañía, un escudo con la bandera de Tenerife y dos grandes T (roja y azul), superpuestas, en el medio de la Cruz de San Andrés.

En 1940, Transportes de Tenerife S.L. poseía una flota de 20 vehículos de 6 y 8 cilindros, con los que realizaba un servicio diario entre Santa Cruz y La Laguna, cada cuarto de hora, y con La Orotava y Puerto de la Cruz, cada media hora. Las salidas para Granadilla y Buenavista eran a las 9 de la mañana y 2

de la tarde.

En 1948, los conflictos bélicos de carácter internacional hicieron que, ante la falta de cubiertas y piezas de repuestos, se trajeran doce guaguas de segunda mano con la cabina del conductor independiente del motor y de los pasajeros. Como eran de carrocería muy pesada y a duras penas podían subir la empinada cuesta hasta La Laguna, el humor socarrón tinerfeño las apodó como las "mamá no puedo", estribillo de una canción muy conocida de la época.

En 1952, las imposiciones de los precios políticos hicieron que no se pudiera renovar ni ampliar el viejo parque de autobuses y que la empresa entrara en una grave situación económica.

A principios de los años 60, para responder a la demanda popular y poder terminar con la competencia ilegal de los *coches piratas* que se había desatado, se trajeron 120 unidades del famoso Micro de 11 HP y 11 plazas.

En 1970, se trajeron los elegantes Pullman, con los que, aparte de los viajes regulares, también se realizaban los discretos. Al finalizar el citado año, la empresa poseía 350 vehículos para el servicio de viajeros.

Las primeras estaciones de guaguas -a la intemperie- estuvieron en la plaza de Weyler y en la de España. En 1975 la pasaron a Tomé Cano, aunque los pasajeros las seguían esperando de pie bajo el implacable sol. Por fin, en 1981, se inauguró la primera estación propiamente dicha en la avenida Tres de Mayo, la cual sería ampliada y mejorada diez años más tarde y, desde el año 2006, cuenta con el moderno intercambiador de transportes incorporado.

Los primeros talleres, instalados en la plaza de la Iglesia (la de la Con-

Al principio, los CAMPEÑINOS no se atrevían a montarse en un carro sin mulas

cepción), se trasladaron, en 1933, a la calle Libertad (antes, Comandante Sánchez Pinto), frente a la plaza de toros. En 1970 se mudaron al polígono industrial Costa Sur.

Las primeras cocheras se ubicaron en la finca de los Mascareños, en el camino Martí (actual calle Calderón de la Barca) y, en 1970, se trasladaron al polígono Costa Sur, junto con los talleres y oficinas.

Los chóferes eran muy queridos por los habitantes de los pueblos del interior, dado que, aparte del exquisito trato que tenían con los pasajeros, se encargaban de traer y llevar los artículos de primera necesidad: medicinas, el saquito de papas, dinero para los estudiantes, recados, etc.

Los cobradores, con uniforme de color azul marino, corbata y gorra de plato, portaban en bandolera una enorme cartera de cuero, distribuida en tres departamentos en los que llevaban la tablilla con los diversos tickets y un lápiz bicolor con el que, para evitar la picardía de los usuarios, punteaban el billete, de rojo al subir hacia La Laguna y de azul al bajar.

El primer viaje salía de Los Naranjeros a las 5 de la mañana. Durante el trayecto recogía a las gangocheras y lecheras de Las Mercedes y La Esperanza que iban camino de la recova de Santa Cruz. Como las lecheras, según orden del gobernador civil, no podían llevar los cazos de leche dentro de la guagua y, a su vez, éstos no podían ir en la baca porque se derramaban, se habilitaron unos compartimentos en los laterales de las guaguas para su correcto traslado.

Dada la infinidad de bultos que transportaban, los pasajeros iban en la baca o parrilla, situada en el techo de la guagua, a la que se accedía por una escalera fija, situada en la parte trasera, de la que se solían colgar la chiquillería y los que no podían pagar. El último viaje para La Laguna (11 de la noche) era conocido por los empleados como el "viaje de novios", dado que en él subían todos los jóvenes que venían a enamorar a Santa Cruz.

Los billetes Santa Cruz-Laguna costaban 1 peseta pero, enseñando el carné obrero, su precio se reducía a la mitad. Ante la competencia que ofrecía el tranvía, se ideó el viaje de ida y vuelta, al precio de 1,25 pesetas. También existía un billete abono para 10 viajes al precio de 8 pesetas. Para los trayectos largos, en 1960, comenzó a emitirse el *billete kilométrico*, de un año de duración, con el que se podían recorrer 1.000 km. Era una especie de librito (5x13) formado por hojas fraccionadas en cupones de 5 kilómetros, que eran cortados por el cobrador hasta completar, por exceso, el trayecto recorrido, recibiendo a cambio el ticket correspondiente.

Años más tarde apareció el *billete abono* para 50 viajes, entre Santa Cruz y La Laguna, y viceversa. Era una cartulina tamaño octavilla expedida a favor del interesado, compuesta por 50 números a su alrededor, que correspondían al mismo número de viajes, y que el



cofrador taladraba con el *pica-pica* cada vez que se utilizaba. Cuando subía el revisor o inspector lo volvía a taladrar con un sacabocados diferente.

Transportes de Tenerife S.L. dejó sus actividades el día 6 de junio de 1977, cincuenta años después de haberlas iniciado. Fue un final triste para una gran empresa, porque los empleados estuvieron tres meses de huelga con encierros en las iglesias de La Concepción y el Pilar, y reuniones en la Casa Sindical. Durante esos tres meses no hubo transporte.

#### Transportes Interurbanos de Tenerife S.A. (TITSA)

La intervención del Estado (O.M. de 6 de junio de 1977), formulando expediente de declaración de suspensión de pagos a la empresa de Servicio Público, titularidad de Transportes de Tenerife S.L., hizo que el Consejo de Ministros del 21 de diciembre de 1977 acordara que RENFE debería participar minoritariamente, junto con las corporaciones locales afectadas, en la constitución de una empresa para la explotación del transporte interurbano de viajeros por carretera en la isla de Tenerife.

Por ello, el 12 de enero de 1978 se constituyó Transportes Interurbanos de Tenerife S.A. (TITSA), con un capital social de 50 millones de pesetas, repartidos entre RENFE (85%) y el Cabildo Insular de Tenerife (15%). Este Real Decreto 53/1978 sólo obligaba a TITSA a prestar servicios interurbanos; sin embargo, debido a la crisis de la Unión de Autobuses Urbanos (*guaguas perreras*), a partir del 1 de enero de 1979 pasaría también a realizar el servicio urbano, mediante relación contractual con el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, y por el cual, durante diez años, se comprometía a garantizar el equilibrio económico de la explotación urbana.

En octubre de 1986, el Gobierno autónomo compró el 85% de las acciones de TITSA (4.000 millones de pesetas), le vendió el 15% restante al Cabildo Insular de Tenerife, y pasó a ser su único propietario.

En el trienio 1996-1999, el Cabildo estableció un nuevo contrato-programa suscrito por el Estado, el Gobierno de Canarias y el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, por el que las distintas administraciones públicas aportaban 11.964 millones de pesetas para el sostenimiento de la compañía, cantidad de la que el Cabildo ponía el 19% para los gastos de funcionamiento. En la renovación del convenio (2000-2003), las cantidades para financiar TITSA obtuvieron un incremento del 11 por ciento. El Cabildo, al aumentar su cuota de participación al 50 por ciento (54 millones de euros), se convirtió en la administración pública con más protagonismo, seguida del Estado (28 millones), el Gobierno autónomo (10 millones de euros) y el Ayuntamiento de Santa Cruz (10 millones).

En la actualidad, TITSA la forman 1.500 empleados, de los cuales 1.200



son personal de conducción, 250 de taller y 100 de administración.

Este grupo heterogéneo y cualificado desarrolla diferentes tareas, desde reparar y mantener las guaguas en perfecto estado, informar y comunicar de forma puntual incidencias y novedades sobre el servicio y la empresa a transportar de forma segura a los ciudadanos por toda la geografía tinerfeña.

En la actualidad cuenta con estaciones de guaguas, talleres mecánicos y cocheras en los principales municipios de la isla, y un gran edificio de oficinas y servicios centrales en Cuevas Blancas, Santa María del Mar.

El transporte de pasajeros lo lleva a cabo dentro del término municipal de Santa Cruz de Tenerife (líneas urbanas) y con los diferentes municipios de la isla (líneas interurbanas).

Su flota, formada por 500 guaguas perfectamente equipadas, la convierten en una de las más modernas de Europa, con una edad media que ronda los 9 años. Todos los vehí-

●●●  
**Cartel de la campaña** del Ayuntamiento de Santa Cruz para fomentar el uso del transporte público.

●●●  
**Guaguas actuales** de TITSA.

los llevan incorporados los últimos avances tecnológicos en materia de seguridad (sistemas de freno de última generación, protección en caso de vuelco, etc.); confort (aire acondicionado, etc.); y exigencias medioambientales, en particular aquellas que suponen menores emisiones de contaminantes a la atmósfera. Están adaptadas a los colectivos de discapacidad, para poder ofrecerles los sistemas más adecuados a sus necesidades.

Para apostar por el transporte limpio, y cumplir con los estándares Euro 6, utiliza combustibles sostenibles, lo que supone una elevada reducción en el consumo de combustibles fósiles y en la emisión de contaminantes.

En todas las guaguas se ha instalado el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), en el que cualquier información

que se registre durante el servicio puede ser atendida en tiempo real; con ello se mejoran la seguridad, las comunicaciones del conductor con la central y la información al cliente. El servicio también dispone de web móvil [www.titsa.com](http://www.titsa.com), donde los viajeros pueden obtener la información del tiempo que falta para que pase la próxima guagua por su parada.

Los vehículos están dotados de una máquina expendedora de billetes, compuesta de teclado funcional y teclado de opciones. Es un ordenador programado para realizar diversas funciones a la que el conductor tiene que acceder con su clave al iniciar y terminar el servicio. Los billetes que reciben los pasajeros llevan impresos el código del conductor y del vehículo; el servicio, línea y recorrido que realiza, la hora, fecha y número del billete. De la misma manera, las guaguas también están preparadas para el cobro con el teléfono móvil.

El bonobús -bonovía tras la llegada del tranvía- comenzó a utilizarse en 1998. Es de uso colectivo, válido para todas las líneas y trayectos, con descuentos del 50% en los viajes de más de 20 Km., y en los trasbordos. Sus precios son 15, 25 y 50 euros. Para su utilización, la guagua lleva instalada una máquina canceladora de bonos, en la que el viajero lo introduce. Cuando lo devuelve, aparecen impresos día, hora, código de la guagua, línea utilizada, parada inicial y final, importe, y saldo. Y próximamente, se establecerá el sistema de tarjeta sin contacto, que sustituirá a los bonos.

**El 12 de enero de 1978 se constituyó Transportes Interurbanos de Tenerife (TITSA)**





SANTA CRUZ DE LA PALMA

# EL CRISTO DE LA PORTERÍA Y EL EXTINTO CONVENTO DE SAN MIGUEL DE LAS VICTORIAS

Texto: **José Guillermo Rodríguez Escudero**

El Adelantado de Canarias Alonso Fernández de Lugo levantó en el sitio que hoy ocupa el *Cristo de La Portería* una pequeña ermita dedicada al Glorioso San Miguel Arcángel, con una dotación de diez doblas perpetuas al año para su sostenimiento. Ocurría en la última década del siglo XV.

En 1530 fue cedida aquella antigua ermita a la Orden de Santo Domingo de Guzmán, con la finalidad de su establecimiento en la capital palmera. Se obtuvieron así el agua y los terrenos inmediatos a aquel recinto sagrado, donde los padres predicadores edificarían su convento y nuevo templo. Éste alcanzó grandes dimensiones aunque mantuvo la advocación del patrón de la isla, denominándose "San Miguel de Las Victorias".

Se trasladó así la imagen del arcángel desde su primitiva ermita a la nueva iglesia y, en su lugar, se pintó en la pared la imagen de un *Crucificado*. Así se aprovecharía por los dominicos aquella construcción del siglo XV como entrada principal de sus dependencias conventuales. Por este motivo, a este Cristo se le pasó a denominar desde entonces popular y cariñosamente "de La Portería".

Sobre el patronato de este oratorio ha habido disparidad de criterios. Algún historiador se lo ha aplicado al antiguo Cabildo de La Palma (hoy Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma), y otros a los descendientes del Adelantado (primero, a través de Porcia Magdalena de Lugo, duquesa de Terranova, a los príncipes de Asculi, y después a la Casa de los Condes de Tahara y Torralba).

Es una tradición, transmitida entre el pueblo palmero, que la presencia de la pintura de Jesucristo en la pared del fondo de aquella capilla tuvo el siguiente origen: un fraile dominico tenía por costumbre rezar y meditar precisamente en aquel lugar. Un día, el religioso tuvo la visión sobrenatural de Cristo Crucificado en la pared. Extasiado y agradecido por tal honor, quiso perpetuar aquella aparición, a pesar de sus escasas dotes pictóricas. Así surgió el mural.

A partir de entonces, siempre fue visita obligada a este Cristo durante la mañana del Jueves Santo, actualmente del Miércoles Santo. Al ser el "Señor de La Portería" la devoción más antigua de La Palma a Jesús Crucificado, era normal que, durante el año,

y más concretamente en aquel día, los fieles lo visitaran para su veneración para así cumplir promesas por alguna gracia recibida. Estas piadosas visitas de los devotos se interrumpieron por quedar la capilla del Cristo inaccesible.

Sin embargo, en la mente de todos quedó impresa aquella ancestral devoción, de tal manera que llegó a ser muy común en muchas casas el tener una fotografía del Cristo milagroso.

Tampoco fue olvidado por Luisa Francisca Corral, esposa del alférez Juan Lorenzo Sicilia, al otorgar su testamento ante el escribano Antonio Vázquez, donde claramente ordena que se dijera misa ante el Cristo de La Portería.

La pintura es de un Cristo, ya muerto, cuya cabeza está desplomada sobre su costado derecho. Las trazas de una muy bien dibujada corona de espinas aun pueden apreciarse con toda nitidez; lo mismo ocurre con la cartela donde se lee la inscripción "INRI".

Más tarde, otra patricia, Francisca Santos Durán, dama destacada por sus obras benéficas, instituyó una fundación piadosa, consistente en cierta cantidad de trigo y centeno para hacer pan y así distribuirlo de forma anual entre los más necesitados, justo en la portería del convento. Así consta en su testamento, datado el 2 de junio de 1710.

La Desamortización de los bienes eclesiásticos se materializó en nuestra ciudad a partir de 1821, después de la autorización papal de Pío VII, cuya bula fue fechada en Roma el 26 de junio de 1818 y el Real Decreto de Su Majestad, dado en Madrid el 5 de agosto del mismo año.

A partir de entonces, se procedió a hacer el inventario de los fabulosos e interminables bienes de la Iglesia en



●●●●  
**Cristo de la Portería.** Foto antigua.

●●●●  
**Torre del extinto convento y templo de Santo Domingo.**



La Palma. Concretamente, se sabe en el del 12 de enero de 1821 que, aparte de la pintura piadosa que nos ocupa, se hallaban otras de la Dolorosa y de San Juan Evangelista a ambos lados de la primera, enmarcadas dentro del retablo allí existente y pintadas en el mismo mural. También había un frontal de madera con las pinturas de san Luis Beltrán y Santo Tomás, en análoga forma que las anteriores. Sin embargo, sin ser la del Cristo, actualmente ninguna de éstas se conserva.

Entre las descripciones más detalladas del cenobio dominico está la que escribió Charles Edwardes en sus *Excursiones y estudios en las Islas Canarias*, cuya primera edición, londinense, vio la luz en 1888: "[...] se podían contemplar un pequeño y refrescante jardín de palmeras y naranjos, generos y rosas, en cuyo centro se erigía una fuente de mármol. Al otro lado se hallaba el antiguo refectorio del convento, con un deteriorado fresco de Cristo en la cruz en un extremo".

Para algunos historiadores, entre los que se encuentra el desaparecido Alberto José Fernández García, la figura tiene cierta similitud con la que aparece bordada en un banderín que perteneció a don Juan de Austria y que se conserva en la Armería Real de Madrid. La forma en la que se pintó el perizoma o paño de pureza, flotando en el aire, constata su antigüedad. Los pintores de los siglos XV y XVI así lo refle-

jaban en sus obras.

Debajo del Cristo aparece una banda o filacteria donde aparecía escrito en latín el lema de la Orden de los Predicadores: *Laudare, benedicere et praedicare*.

Existió otro mural al dorso de la pared donde está pintado el Señor. Daba a una antigua dependencia conventual pero, debido al desplome del techo de su habitación y de las inclemencias del tiempo, acabó por desaparecer en los años treinta.

El Cabildo Insular adquirió el antiguo convento dominico para fabricar el aprobado Instituto de Segunda Enseñanza. En el proyecto de las obras de acondicionamiento figuraba la demolición de la pared del mural, pero los problemas de conciencia de los obreros dieron como resultado un replanteamiento de las mismas. Por parte de las autoridades se había llegado incluso a disponer una nueva ubicación para el muro con tal de acabar con esa inusual situación y la consiguiente polémica. Finalmente, los fieles se negaron a su traslado por el riesgo que aquello suponía para la integridad del milagro mural. Hubo muchos razonamientos y disputas, controversias y criterios. En la plaza se comenzó a congregarse un grupo de personas, cuando "el reloj señalaba las primeras horas de la tarde", muchas de las cuales gritaban: "¡Al Señor no lo tocan, al Señor no lo tocan!".

Se consideró una advertencia divina el que el maestro de obra, en aquel preciso instante, resbalase del tejado y quedase suspendido, enganchado por su cinto en un hierro. Esto llenó de temor a las autoridades y a los trabajadores, por lo que se respetó al Cristo y los planos tuvieron que sufrir notables reformas.

Después de una restauración en 1969, que se llevó a cabo sin incidentes, el 26 de mayo de 1973, incomprensiblemente, se levantó una pared semicircular desde el piso hasta el techo, a una distancia de un metro delante del mural. Afortunadamente, primó el sentido común y se demolió, no sin antes haber suscitado nuevas polémicas.

Sin embargo, después de esta triste actuación, se han producido otras que podrían haber resultado más afortunadas. Se cuenta que hubo varios intentos de ocultar la imagen tras capas de pintura, pero ésta surgió nuevamente. También cuando se intentó raspar, sucedió lo mismo: apareció milagrosamente.

## BIBLIOGRAFÍA

- EDWARDES, Charles. *Excursiones y estudios en las Islas Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1998
- HERNÁNDEZ GARCÍA, Alberto-José: «Notas históricas de La Semana Santa en Santa Cruz de La Palma», *Diario de Avisos*, Santa Cruz de La Palma, (3 de abril de 1963)
- Idem. «El Señor de La Portería», *Diario de Avisos*, Santa Cruz de La Palma, (30 de junio de 1973)
- RODRIGUEZ ESCUDERO, José Guillermo. «El Cristo de La Portería». En: *Semana Santa, 2004, Santa Cruz de La Palma* [programa].

Un agradecimiento especial para algunas personas que, con su información verbal, han aportado numerosos datos aparecidos en este artículo. Han preferido quedar en el anonimato.





## GALERÍA DE RETRATOS

JOSÉ CARLOS GRACIA

Tlf: 922 380668

Facebook - Pintor José Carlos Gracia  
[www.josecarlosgracia.com](http://www.josecarlosgracia.com)  
[josecarlosgracia@hotmail.es](mailto:josecarlosgracia@hotmail.es)

### Alcalde de Las Palmas de Gran Canaria

●●● Augusto Hidalgo es el actual alcalde de Las Palmas de Gran Canaria. Es licenciado en Ciencias Políticas y Sociología con máster de Técnico Superior en Prevención de Riesgos Laborales y máster en Formación de Formadores.

Estudió en el Colegio Jaime Balmes, y desde muy joven comenzó a mostrar interés por la política, llegando a ser expulsado temporalmente de su instituto cuando cursaba 1º de BUP por participar en una huelga cuando contaba con solo 14 años de edad.

Pocos años después, participó en la creación de la Asamblea de Estudiantes de Enseñanzas Medias de Gran Canaria, y posteriormente en la creación del Sindicato de Estudiantes Canario (SEC), en 1990.

Se vinculó al movimiento ecologista y al sindicalismo en Comisiones Obreras. Por entonces comienza a militar en Izquierda Canaria Unida (ICU), partido que más tarde se integraría en ICAN. Después de la crisis de esta última formación, comienza a militar en Izquierda Unida Canaria, llegando a ser cabeza de lista al Congreso de los Diputados en las elecciones generales del año 2000.

Poco después abandona Izquierda Unida y, al cabo de unos años, se afilia al PSC-PSOE, firmando su alta en la Agrupación Juan Rodríguez Doreste, de Las Palmas de Gran Canaria.

También participó en la candidatura de Jerónimo Saavedra en las elecciones municipales de 2007, logrando el acta de concejal y desempeñando funciones como concejal de Empleo y Recursos Humanos hasta 2011. Posteriormente, se presentó en la lista del PSOE al Cabildo de Gran Canaria encabezada por Carolina Darias, siendo consejero del Grupo Socialista (en la oposición) hasta junio del año 2015.

En las elecciones municipales de 2015, encabezó la lista del PSC-PSOE al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, alcanzando la alcaldía tras un pacto con Nueva Canarias (NC) y con la formación Las Palmas de Gran Canaria Puede.

Hidalgo anunció entonces que en esta legislatura imperará el diálogo, tanto con los ciudadanos como con el resto de los grupos de la corporación, ya que serán colaboradores imprescindibles, en el objetivo de contribuir a “seguir construyendo una mejor ciudad”, prometiendo “cambio y renovación” y un “gobierno unido, sólido y cohesionado” para “el tiempo nuevo” que estrenará en una de las dos capitales de Canarias.



**Augusto Hidalgo**  
 (óleo sobre lienzo)



# SAN DIEGO MÁGICO

## Misterios y leyendas laguneros

La ciudad de San Cristóbal de La Laguna nos viene proporcionando en los últimos años sobrados argumentos para ser considerada 'capital del misterio' o, al menos, como un territorio especialmente privilegiado para que aflore en sus históricas calles lo insólito, así como un rico anecdotario de hechos potencialmente enigmáticos. San Diego del Monte y sus alrededores nos brindan el enésimo ejemplo de lo que afirmamos.

Textos: **José Gregorio González**

**A**llá por el año 2003 publicábamos la primera edición de nuestro libro *Canarias mágica*, revisado y actualizado a fecha de hoy bajo el título *Guía mágica de Canarias*. Aquel libro dio origen, a través del periódico EL DÍA, a un acontecimiento editorial único y, por los tiempos en que vivimos, puede que irreplicable: el lanzamiento con el periódico de una colección de 16 libros en los que, con carácter semanal, fuimos desgranando una amplia variedad de asuntos misteriosos e insólitos de Canarias. Este mes de mayo se cumplirán 14 años de aquella mítica colección, en la que se abordaron asuntos tan dispares como la arqueología y la historia insólita, la casuística de los ovnis y las luces populares, temas clásicos como San Borondón y la Atlántida, asuntos inquietantes como la crónica negra de crímenes esotéricos y tragedias como las del barco *Valbanera* o el accidente aéreo de Los Rodeos. Libros en los que tuvieron amplia cabida y tratamiento los animales asombrosos y la fauna fantástica de Canarias, los objetos y personajes prodigiosos de la historia religiosa del Archipiélago, las creencias y supersticiones que hemos heredado, o varios volúmenes en los que ya en 2003 sugeríamos rutas que invitaban al lector a visitar todas las islas con la óptica del misterio, con paradas en busca de lo extraño en lugares tan dispares como el Barranco de Badajoz, Tindaya, la Caldera de Taburiente o los santuarios marianos de todas las islas.

Aquello cristalizó en 2003 pero se venía gestando desde mucho antes. La idea de ese turismo mágico y alternativo la veníamos rumiando desde la década de los noventa y sobre ella hablábamos y discutimos ampliamente con viejos amigos como Paco Padrón. No era una cuestión de *visionarios*, sino de actuar con lógica y aplicar algo que ya estaba funcionando en otros países y que contaba con ejemplos puntuales en ciudades como Barcelona a nuestro territorio canario, preñado por completo de misterios. Hoy, en 2017, ya empiezan a ser visibles las empresas del ocio y del sector turístico que incorporan rutas de misterio y leyendas en su menú de conte-



nidos, y también celebramos la irrupción de editoriales que han encontrado en todo lo expuesto inspiración para lanzar sus propios libros. Lo más llamativo de todo y lo que pone ante todos los agentes del sector un estimulante horizonte de posibilidades es que estamos ante un área temática en la que todos los municipios de Canarias tienen algo que ofrecer. Todos sin excepción. Sólo es necesario perimetrar, documentar y trazar itinerarios, aunque ello implique muchas veces que ese valioso y necesario trabajo termine siendo vampirizado y explotado por terceros. Es lo que tienen las avanzadillas, que abren camino a las modas, que terminan generando verdades y tendencias que con mayor o menor acierto se nutren de ese nicho germinal.

Lejos de temer algo así hay que celebrarlo, incentivarlo e incluso potenciar las iniciativas -a las que cabría exigirles tan sólo que sean rigurosas y éticas- que lo reinterpretan o implementan con otros elementos importados del mundo artístico, gastronó-

mico, medioambiental, etc. En todo este escenario que describimos, la ciudad de La Laguna sobresale con notoriedad.

### San Diego misterioso

San Cristóbal de La Laguna se ha convertido en un ejemplo paradigmático de lo que hemos descrito. A los enigmas que ya han sido repetidamente apuntados dentro de su casco histórico y que hoy se han normalizado en muchas rutas -las andanzas de Amaro Pargo, los prodigios de sor María de Jesús o la leyenda fantasmal de la Casa Lercaro- se vienen a sumar ahora los recién rescatados en el perímetro de la ciudad. La confluencia de muchos de ellos en las inmediaciones del antiguo monasterio de San Diego del Monte ha permitido vertebrar una ruta propia, un nuevo recorrido que hemos podido trazar a través del programa "Crónicas de San Borondón", que nos permite observar a La Laguna desde otra perspectiva física, desde el otro lado de la laguna real de agua que antaño delimitaba los límites de la ciu-

●●●  
Capilla de San Diego.

dad. Se da el caso de que esa acumulación de agua determinó el paisaje y la manera en la que se establecieron las primeras comunidades, sospechando que también influyó en la cristalización de ciertas leyendas y creencias de los viejos laguneros. Una temprana referencia de sir Edmund Scory del año 1600 apuntaba que *"aquellos hombres que se conducían como buenos y valientes iban al valle ameno donde ahora se levanta la gran ciudad de La Laguna"*, lo que invita a pensar en la especial consideración mágica y espiritual de la que gozaban aquellos territorios desde tiempos de los guanches. Esa idea parece haber encontrado continuidad en San Diego del Monte, a donde los franciscanos deciden trasladarse, construyendo desde cero un convento propio aprovechando una herencia de Juan de Ayala. Ese lugar, alejado de la gran ciudad, acunado por un frondoso bosque y separado del resto del mundo por una laguna de agua, reúne las características propias de un espacio para el retiro espiritual, la oración y la iluminación. Todo apunta a que San Diego





era, frente a la riqueza, diversidad y suntuosidad de las iglesias y conventos que se acumulaban en la ciudad al cobijo del poder político, económico y militar, el verdadero refugio espiritual de La Laguna en la segunda mitad del siglo XVII. Uno de sus más ilustres inquilinos durante décadas fue fray Juan de Jesús, el frailecillo que gozó de fama de santidad y que incomodó a los pu-

dientes con su predicación sobre la piedad y la caridad. Su camino de iluminación espiritual está ligado a este lugar, en cuya vieja iglesia reposan sus restos, centralizando siglos atrás su devoción una concurrida romería.

De acuerdo con los relatos de la época, al bosque de San Diego se retiraban en oración no sólo los monjes y clérigos, sino también personajes de toda

● ● ●  
San Diego del Monte.

índole que encontraban discreción y serenidad en las pequeñas cruces y oratorios localizados en el viejo bosque y de los aún quedan algunos vestigios. Es el caso, por ejemplo, de Juan Larcín, personaje inédito en la historia lagunera del que se llegó a escribir una biografía en la que se narraban sus virtudes, así como su costumbre de peregrinar a San Diego y disciplinarse ante

sus muros. Algunos de sus árboles, como los álamos y encinas, tienen leyendas propias de milagros y tragedias que el tiempo ha ido condenando al olvido. Una de ellas, inmortalizada por escrito a mediados del siglo XIX, nos habla de un crimen cometido en la vieja finca lagunera y de cómo la justicia divina termina imponiéndose.

A todo ello se debe sumar que la zona no parece elegida al azar. A la lejanía y cualidades físicas que ofrecía, debemos añadir hechos como las arraigadas tradiciones que sitúan en ese entorno el punto de reunión de las brujas, que contaban en San Diego con un bailadero todavía hoy fácilmente identificable; la existencia de leyendas como la del Muro del Diablo que los monjes levantaban por el día y el demonio derruía por la noche, así como la predilección de yerberos y curanderas por realizar sus prácticas también en esa misma zona, de cuyos actos daban pistas las cortezas de algunos viejos dragos.

Todo ello fue detalladamente inventariado por el veterano periodista y compañero de EL DÍA Domingo García Barbuzano, autor de libros tan pioneros y míticos como *Prácticas y creencias de una santiguadora canaria*, un verdadero best seller en Canarias. A ello cabría añadir, entre otras cuestiones, la estratégica localización en el perímetro de este *chackra* que es San Diego de diversos emplazamientos arqueológicos ceremoniales. Estamos, como decíamos al comienzo, ante el enésimo ejemplo de una Canarias que por derecho propio, de punta a punta, debe ser considerada un genuino territorio del misterio.

## 'El Cantinflas'. El fiscal Cándido Luis García-Sanjuán. Miguelito Lemus. Miguel 'El Naripa' y los polvos 'melendianos'

### A REÍR QUE SON DOS DÍAS



Juan Oliva-Tristán Fernández\*

Hay un golpe de un tal "Cantinflas", que era íntimo amigo de Elicio Lecuona, que ha fallecido hace poco y que era marqués de "La Fuente de Las Palmas", encantándole al tal "Cantinflas" confraternizar con damas de moral algo distraída. En una ocasión entra en un local de la calle Miraflores y una de las candidatas al verlo entrar le dice: "Mira, chico, no seas tímido y ven a sentarte a mi lado", añadiendo: "¿Cómo te llamas?", respondiendo el "Cantinflas": "Gundemaro, señora", contestando ella: ¡Qué nombre más bonito!, mira te voy a llamar Gunde, ¿te importa?", negando el "Cantinflas" con la cabeza. Acto seguido dice la "madame": "Mira, Gunde, nos vamos a acostar los dos", diciendo el Mario Moreno: "Eso no va a ser posible", preguntándole la "seño": "¿Es que no tienes dinero?", remachando el "Cantinflas": "Sí, dinero sí tengo. Lo que no tengo es sueño".

El fiscal don Cándido Luis García-Sanjuán en un juicio pregunta al testigo: "A ver, diga su nombre" y le responde el "belillo": "Don Cándido. Si anoche mismo nos echamos unos vasos de vino en mi bodega y ¿ahora me va a preguntar mi nombre?".

Sigo con un par de anécdotas del amigo más ingenioso que he conocido, que fue el tejinero universal Miguelito Lemus. A él le gustaba llamar a las escuelas de canto como "cholas cantorum", de sólidas reminiscencias "decatlonianas". Miguel, cuando estudiaba Derecho en nuestra Universidad -que, por cierto, hace unos días se cumplieron 225 años de su fundación-, se alojaba en una casa de la calle Cabrera Pinto, compartiéndola con otros compañeros. Rara era la semana en la que no acudían señoritas para celebrar un guateque sobre los años 50, saliendo éstas de la casa casi amaneciendo, las que eran observadas por muchas vecinas desde sus ventanucos "alcahuetados", momento en que aprovechaba Lemus para desde el balcón decirles en alto: "Muchas gracias a todos por haber venido a recoger la casa, lavar, planchar y hacernos la comida para unos cuantos días".

Hay un golpe de mi amigo Miguel "el Naripa" que no me resisto a compartir con ustedes. ¿Se acuerdan de los polvos de Meléndez, que hacían adelgazar una barbaridad? Pues un día se tropieza "el Naripa" con nuestro amigo Jorge Menéndez, magnífico arquitecto, al que encontró flaco como un silbido, vamos, como si hubiese perdido 30 o 40 kilos, y al ver lo delgado que estaba, rayano a una más que evidente decrepitud, le grita de una acera a la otra: "Jorge, ¿te tragaste a Meléndez?". No me digan que no era ingenioso el jodido.

**Olivaradas.** Dos amigos deciden ir al cine y por fuera

le dice uno al otro: "Voy a ver "Lo que el viento se llevó", diciéndole el otro: "Yo no estoy pa lloreras y prefiero ver "Tarzán en la ciudad" y lo que hacemos al terminar las películas es vernos los dos en el "hall" y comentamos cada uno lo que vio". El que fue a ver "Lo que el viento se llevó" entró en la sala correcta, pero el que fue a ver "Tarzán en la ciudad" se equivoca de sala y se mete en una en la que estaban poniendo "King-Kong en Nueva York". Al terminar se ven según lo acordado y le dice uno al otro: "¿Qué?, ¿viste a Tarzán?", contestándole: "No, a Tarzán no lo vi. Por cierto que la que ha dado un "estirón" del carajo es Chita".

-Mi padre, que utilizando un lenguaje boxístico era peso "pluma", se nitraba cuando leía los anuncios pegados en el cristal de las farmacias que ponían: "Pierda peso en esta farmacia".

-Esquela curiosa: Don Antonio... (Toño el "Caradura").

-Dos negritos por la selva y le dice uno al otro: "¿Tú no crees que ya va siendo hora de decirle al hombre blanco que en el dialecto "suagili" que "guana" significa "hijo de puta"?"

-Un tipo por la calle "cargado" al mediodía, con un mata-suegras tropezándose con un matrimonio conocido, diciéndoles: "Feliz año", contestándole: "Pero Pepe, si hoy es 16 de enero", remachando Pepe: "Ay Dios, ¡mi mujer me mata!".

-En el bar: "¿Qué le pongo de sacarina?", contestando el cliente: "El baúl de los recuerdos".

**\*Pensionista de larga duración**





BALCÓN DE VENEZUELA

# CONOCIMIENTO, TURISMO Y PROFESIONALIDAD PILARES DEL DESARROLLO SOSTENIBLE EN EL MUNDO

●●●  
 Texto: **Antonio-Pedro Tejera Reyes**  
 (Del Grupo de Expertos de la  
 Organización Mundial del Turismo.  
 OMT)

“El conocimiento de la dimensión humana del fenómeno turístico y la formación profesional para participar activamente en ello con la eficacia y la necesaria significación de la cultura de paz son las garantías del desarrollo sostenible del turismo en todos los pueblos del mundo”  
 (CIESTCA. 2000)

## Inicios de una histórica actividad

**A**llá, en los albores de los años sesenta del pasado siglo, entre los tableros de dibujo de la Junta Administrativa de Obras Públicas en Santa Cruz de Tenerife y los del Servicio Topográfico del Ejército español, comenzó nuestra andadura por los caminos del turismo.

Ataviados con el uniforme militar obligatorio, ante aquellos tableros de dibujo participaríamos activamente en la guerra que los españoles mantuvieron en la zona africana del Sahara, elaborando croquis, interpretando planos y aclarándole situaciones conflictivas en los mismos a las más altas autoridades militares de la Capitanía General de Canarias que llevaban la dirección de la citada guerra. Esto nos valió hasta una medalla de la que se llamó la Campaña Ifni-Sahara.

Aunque pareciera incongruente, allí nació nuestra relación con el mundo del turismo, donde el comandante a las órdenes del cual actuábamos nos encomendó -a título particular- la elaboración de un plano turístico de Lanzarote, isla de su procedencia, donde, por supuesto en esas fechas apenas llegaba algún turista despistado. En paralelo, veníamos desde las oficinas de la citada Junta de Obras Públicas intentando terminar el esbozo de la que mas tarde sería nuestra primera publicación de turismo, la guía turística *Tenerife, maravilla del mundo*, actividad que fue la que propició el encargo de nuestro comandante lanzaroteño, el recordado amigo José Ramírez.

Necesariamente, en esta historia tenemos que mencionar a los ingenieros Juan Amigó de Lara, nuestro jefe directo en Obras Públicas, y de alguna forma director de este trabajo nuestro con sus aportes técnicos y sus consejos personales, y Fernando Ascanio y Montemayor, el cual propició la inclusión del plano de San Cristóbal de La Laguna en la mencionada obra, participación que completarían con sus fotografías nuestro querido profesor y amigo Antoñito Monteverde Ascanio -tristemente fallecido a muy temprana edad- y su hermano Jesús, a quien dedicamos este reportaje con nuestro más emocionado recuerdo ya que su benemérito impulso fue deter-



●●●  
**Mesa de trabajo**  
 en la sede de la  
 UPAZ, con el rector  
 Francisco Barahona  
 (centro) y el profesor  
 Felipe Matos  
 (izquierda) en el año  
 1998 en La Orotava.

minante para nuestra participación en el desarrollo del turismo de las Islas Canarias, y con las repercusiones que ello ha tenido posteriormente e niveles internacionales.

## De las ediciones turísticas a las escuelas de turismo

Curiosas secuencias nos iban a llevar de las multitudinarias actividades en la promoción del desarrollo del turismo en Canarias hasta la consolidación de las escuelas de turismo, en Tenerife y Las Palmas.

Años de duros e ilusionantes trabajos nos ocuparían en programar y ejecutar cientos de modelos de folletos de todas las agencias de viajes del archipiélago, algunas guías turísticas más: La Palma, Puerto de la Cruz, Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife... hasta la consolidación de una página completa en el diario LA

TARDE (Santa Cruz de Tenerife), que llevaría el escueto nombre de “Turismo”, y que exactamente su publicó durante diez años.

Congresos mundiales como el XXIV Internacional de los Skál Club, o el primero de la FUAUV -Federación Universal de Asociaciones de Agencias de Viajes- se unirían, entre otros, al nacional de los Skál clubes españoles, para seguir aportando experiencias y conocimientos de la actividad del turismo mundial, en todo lo cual fue determinante nuestra asistencia en unas memorables ocasiones al Centro Internacional de Estudios Turísticos, CIEST, en Turín, Italia, a un curso sobre la planificación del territorio turístico, o al encuentro sobre las enseñanzas en el turismo celebrado en Nairobi, Kenia, en cuyos lugares ya presentamos en esos años sesenta-setenta del siglo

pasado a las Islas Canarias como un auténtico modelo dentro del desarrollo del turismo mundial. Ya en esas lejanas fechas nos sobran motivos y modelos para exponer una realidad latente al gran empresariado del turismo mundial, llámese político o privado.

## Caminante no hay camino...

Con esta recordada frase, extraída del inmortal verso del poeta español Antonio Machado, tuvimos oportunidad hace solo unos días de aplicar algunas meditadas reflexiones y análisis al movimiento turístico mundial.

Repetidas veces nos hemos ocupado de la implacable persecución que sufrimos quienes queremos implantar el conocimiento y la profesionalidad en el mundo del sector turístico, hoy ya latente en todos los movimientos políticos, empresariales y sociales de la comunidad, pues nadie podrá negar su implicación en la transformación que la misma ha sufrido desde que se ha podido extender la fórmula económica del viaje, convirtiendo al turismo en un fenómeno de masas.

En este sentido, el expandir el modelo ideal, el estudio de las características de los lugares y sus posibilidades de su integración en este “fenómeno mundial”, como lo consideraba el sabio Arthur Haulot, es un campo de trabajo que hace daño a los poderes constituidos cuyos conocimientos no van más allá de las argucias que se emplean para conseguir medrar alrededor de unos puestos de trabajo dentro de una supuesta élite, en la cual sus adversarios principales son precisamente el conocimiento y la profesionalidad.

Hechos y realidades que enriquecen el conocimiento turístico que queremos transmitir a las generaciones futuras y que precisamente, por su estrecha vinculación con la realidad, tiene poderosos adversarios en todas las latitudes.

Es ese el mundo en el que tenemos que sobrevivir, sin más bagajes que experiencia, conocimiento y una poderosa e inquebrantable fe e ilusión en el porvenir del movimiento turístico mundial, que será, sin duda, el arma que acabará por imponer la paz en la faz de la Tierra, en eso, digo, seguimos trabajando todos los días del año. Servir es nuestra ocupación, que decimos los rotarios.