



MARIO GARCÍA CAMES, el presidente "aviateur" del CD Tenerife

● ● ●
 Texto: **Antonio Javier
 Fernández Delgado**

Mario era todo un portento. Su extraordinaria condición física le permitió la práctica de numerosos deportes: ciclismo, motociclismo, halterofilia, automovilismo, etc. Sin embargo, no sólo pasaría a la historia por sus cualidades deportivas. Este increíble "sportman", como se decía entonces, se convirtió en un destacado impulsor de la aviación en la Península Ibérica, en el primer piloto de la aviación civil de Uruguay y en el presidente de uno de los clubes de fútbol con mayor solera del archipiélago canario, el Club Deportivo Tenerife.

Sus padres, el comerciante canario Isidro García Curbelo y la uruguaya Cipriana Came Ferreyra, vivían en la calle Artigas, número 88, de la ciudad de San José de Mayo (República Oriental del Uruguay). Allí, en una gélida noche del invierno austral, nació a las veintiuna horas del domingo 22 de julio de 1883 -es decir, el lunes pasado hizo 130 años- el pequeño Mario. Sus abuelos paternos, Gervasio García y Josefa Curbelo, oriundos del municipio de Yaiza, en Lanzarote, engrosaban la interminable lista de isleños que, a lo largo del siglo XIX, habían visto emigrar a sus hijos con destino al continente americano.

A través de la vetusta ventana de un aula del Instituto Universal de Montevideo se escapaba la imaginación de un inquieto Mario. Sus ilustrados sueños volarían con él hacia la vieja Europa. No obstante, su espíritu aventurero y su pasión por los deportes lo llevaron a abandonar los estudios universitarios, que había iniciado en la Universidad de Bruselas allá por 1900. Pronto sus habilidades físicas entrarían en escena. Sin duda, la cómoda posición socioeconómica de su familia le permitiría sufragar los interminables gastos generados por sus viajes y aficiones deportivas. Así lo encontraremos, unos años después, formando parte de varios equipos de ciclismo suizos, el Club Ciclista de Plainpalais, de Ginebra, y el club Roue Libre de Carouge, con los que obtuvo algunos triunfos. Tras estos éxitos, practicó el motociclismo, especialidad con la que realizó excursiones turísticas



● ● ●
Mario con su aeroplano. Detrás, el piloto Julien Mamet. (Foto de la revista La Hormiga de Oro, Barcelona, 1910)

por Suiza y la Saboya francesa no exentas de peligro. Poco después se decantaría por los concursos de fuerza y levantamiento de pesas. En 1905, participó en el Campeonato Suizo de Fuerza celebrado en Ginebra, en el que tuvo una meritoria actuación. A pesar de ello, una nueva afición deportiva desplazaría la halterofilia a un segundo plano. Así, en septiembre de 1908, tomó parte en una de las carreras de automovilismo más importantes de la época: la Coupe d'Ostende (Bélgica). Nuestro joven piloto acudió con un vehículo de la prestigiosa marca belga "Pipe",

alcanzando una destacada posición. Sorprendentemente, el mayor logro de Mario estaba aún por llegar.

A finales de 1909, aparca el automovilismo e ingresa en la recién inaugurada Escuela de Aviación de Blériot, situada en la ciudad francesa de Pau, a cincuenta kilómetros de los Pirineos. Quizás, el espectacular vuelo del piloto e ingeniero francés Louis Blériot, que, el 25 de julio de ese mismo año, había cruzado el Canal de la Mancha, despertó la curiosidad de nuestro protagonista. Louis se había convertido en la primera persona en atravesar volando con

un aparato más pesado que el aire dicho canal, toda una conquista en los comienzos de la navegación aérea. Esta hazaña le permitiría ganar el premio de 1.000 libras esterlinas que ofrecía el periódico británico Daily Mail.

En la Escuela de Pau conoció al francés Julien Mamet, piloto profesor de la misma y uno de los discípulos más aventajados de Blériot. Al poco tiempo de recibir sus primeras clases, entusiasmado con la aviación, Mario compraría uno de esos aparatos: un aeroplano Blériot XI con motor de Anzani de 25 CV.

Mientras, en Barcelona, unos entusiastas catalanes, entre los que se encontraban Juan Sardá Ballester, José Comas Solá y Eduardo Castells, constituían una sociedad denominada Asociación de Locomoción Aérea. Varios miembros de la misma se desplazaron a París con el objeto de contratar a algún piloto dispuesto a volar en la capital catalana. A pesar de las importantes cantidades ofrecidas, en un primer sondeo no consiguieron a nadie. Sólo una casualidad aprovechada por Eduardo Castells permitió que el piloto Mamet accediera a volar con el avión propiedad de su discípulo, el uruguayo Mario García. Sin embargo, las dificultades para la asociación catalana no iban a quedar ahí, nuevos problemas se avecinaban con el transporte del aparato: las compañías ferroviarias y la Dirección de Aduanas no tenían previsto este caso. Por fin, el avión llegaba a su destino, por piezas y con algún desperfecto. En poco tiempo, lo ensamblaron y quedó listo para volar.

El viernes 11 de febrero de 1910, Barcelona amanecía con cierto aire de incredulidad. Al llegar la tarde, varias decenas de personas se acercaban al hipódromo de Can Tunis, en las faldas de Montjuic; pocos se lo querían perder. Algunos miraban al cielo con el deseo expreso de que el tiempo acompañase. Mario estaba tranquilo y seguro, pues conocía las virtudes del piloto Mamet. El avión se elevó ante la mirada atónita de un público expectante. El silencio, sólo roto por el ruido del motor, se desvanecería entre los aplausos de la gente. Mario, exultante, parecía tener conciencia de aquella hazaña.

El avión recorrió unos 2 kilómetros a una altura de 40 a 50 metros. Este vuelo de ensayo, que había durado dos minutos y ocho segundos, sería el pre-

pasa a la página siguiente ▶

► viene de la página anterior

ludio de las fantásticas actuaciones que tuvieron lugar en la capital catalana en días sucesivos. Mario lo tenía todo organizado. En los escaparates de los comercios de la ciudad se asomaban los retratos del piloto Julien Mamet y del promotor uruguayo. Los espectadores, ávidos por contemplar el "pájaro artificial", pagaron por el espectáculo 60 pesetas por un palco, 7 por una silla de tribuna, 5 por una de pista y 1 peseta por una entrada general. La afluencia de público desbordó los vaticinios más optimistas. El éxito de la empresa estaba garantizado.

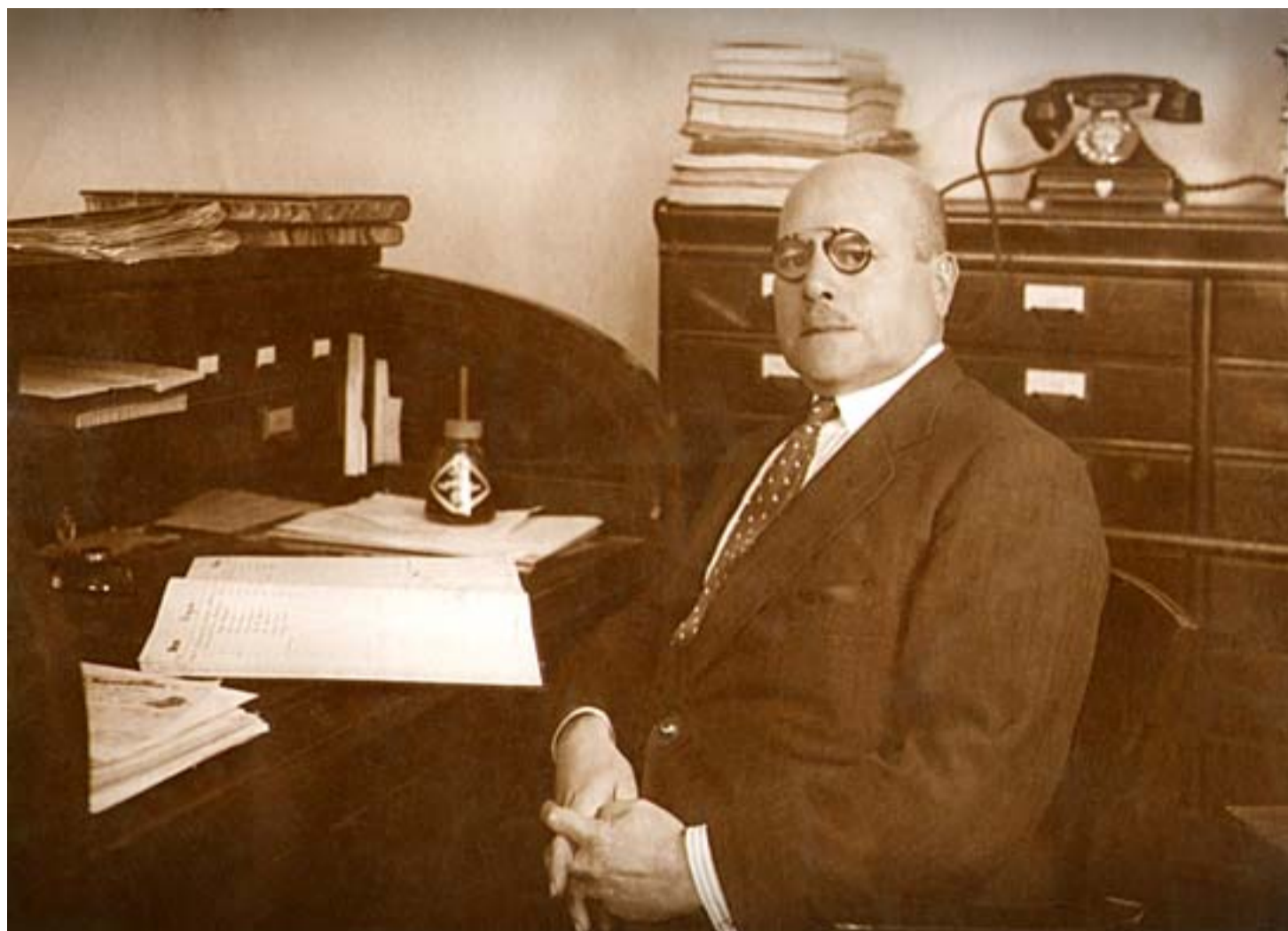
En 1910 las increíbles exhibiciones aéreas no cesarían. En el mes de marzo, Madrid asiste con expectación a las esperadas y exitosas jornadas de aviación, organizadas por Mario en el recién inaugurado aeródromo de la Ciudad Lineal. En esta ocasión, el empresario uruguayo empleó varios monoplanos Blériot XI (uno de ellos el de Barcelona), que el piloto francés Mamet tripularía con una destreza prodigiosa. En abril, llegaría un nuevo destino: Lisboa. En el aeródromo de Belem asombraron a todos aquellos que tuvieron la suerte de ver a un hombre volar por primera vez en Portugal. Por último, en mayo, le toca el turno a la capital del Turia: Valencia. Allí, aprovecharon como escenario la playa de la Malvarrosa. Poco después, se produciría la ruptura del vínculo contractual entre el empresario uruguayo y el piloto francés.

En los anales de la navegación aérea las exhibiciones de Barcelona, Madrid y Lisboa quedarían grabadas como los primeros vuelos completos documentados de la historia en estas ciudades, todo un hito sólo al alcance de unos afortunados. Al cabo de unos meses, el 8 de noviembre de 1910, la Federación Aeronáutica Internacional, en Francia, le otorgó a Mario el Brevet nº 287, que le acreditaba como "pilote aviateur".

En Uruguay, Mario continuaría con su afición por la aviación, siendo incluso protagonista de algún inoportuno accidente, como el ocurrido en 1914, cuando volaba en compañía del piloto inglés John Barron.

Pronto aparecería en su vida la joven uruguayana María Esther Sayago Velazco, natural de Montevideo e hija de Gabriel y Rosa. Poco después, el 24 de octubre de 1916, Mario fue nombrado vicecónsul de la República Oriental del Uruguay en Santa Cruz de Tenerife, un destino que lo acercaba a sus raíces canarias. En la capital tinerfeña residían sus parientes, la maestra Leonor y el conocido escritor y periodista lanzaroteño Isaac Viera y Viera.

La joven pareja trasladó su residencia a la capital tinerfeña, alojándose, en un primer momento, en el hotel Victoria, situado en la plaza de la Constitución (hoy de la Candelaria). Más adelante, fijarían su domicilio en el número 15 de una vía tranquila pero bien situada, la calle de Emilio Calzadilla. Allí residieron hasta su marcha definitiva de la isla. En Tenerife nacieron algunos de sus hijos, como Mario (1917),



Rosa (1919) y José Antonio (1920), por lo que el vínculo con la isla canaria quedaría grabado para siempre.

Mario se integra bien en la sociedad tinerfeña. Así, lo encontraremos participando en el acto celebrado en el teatro Leal de La Laguna para conmemorar el descubrimiento de América (1918); o en los banquetes organizados en honor del productor teatral Ildelfonso Maffiotte (1919 y 1922) y del poeta Manuel Verdugo Bartlett (1922).

En octubre de 1919, ocuparía la Presidencia de un alicaído Tenerife Sporting Club. Bajo su mandato, en el mes de noviembre de ese mismo año, por

● ● ● ●
Mario García Cames en su despacho profesional. (Fotos de la página cedidas por su nieto Hugo García Tron)

● ● ● ●
Mario a los 8 años de edad (1891)



primera vez un equipo peninsular, el Real Betis Balompié, visitaba la isla. Las gestiones las había iniciado el anterior presidente, ahora vicepresidente, Abelardo Sacramento Molowny, que había intentado de manera infructuosa traer al Sevilla F.C. A Mario se le debe, en septiembre de 1920, la fantástica y artística Copa del Camping Club del Uruguay. El trofeo se disputaría contra el equipo campeón de Las Palmas.

En octubre de 1920, abandona la Presidencia del club, aprovechando para realizar uno de sus frecuentes viajes a Uruguay. Al año siguiente, en mayo, asumiría de nuevo las riendas de la entidad tinerfeña. Ese mismo mes, fue ascendido a cónsul de profesión y distrito de segunda clase. Sólo unos meses después, en noviembre de 1921, dejaría otra vez la Presidencia del Tenerife.

El 8 de agosto de 1922, tuvo lugar la reorganización del fútbol isleño y la constitución de la sociedad de deportes Sporting Club Tenerife (castellanizada con el nombre de Club Deportivo Tenerife). El presidente elegido no podía ser otro que el ya conocido Mario García Cames.

El fútbol resurgía con fuerza en la isla. En la temporada 1922-23 el conjunto tinerfeño disputó numerosos partidos, casi todos con saldo positivo. Entre sus rivales, al margen de los equipos insulares, destacarían los distintos equipos de Madeira a los que se enfrentó en las fiestas del V Centenario del descubrimiento de aquella isla a finales de 1922; la selección de Cádiz, a la que venció por 7-1 y 3-1 en mayo de 1923, y el conjunto gallego del Real Vigo, con resultados dispares 2-3, 1-0 y 0-0, en julio de 1923.

Por ese tiempo debuta con el CD Te-

nerife el joven tinerfeño Ángel Arocha Guillén, que, poco después, deslumbraría a los amantes de este deporte, convirtiéndose en uno de los máximos goleadores en la historia del FC Barcelona.

En enero de 1924, circularía por la capital tinerfeña un rumor que terminó confirmándose. Mario había obtenido destino como cónsul en Pernambuco (Brasil). La Presidencia del club sería asumida por el vicepresidente Juan Muñoz Pruneda.

Más adelante un nuevo nombramiento, el 5 de marzo de 1926, lo situaría en Río Grande (Brasil). En mayo de 1929, fue designado cónsul en Biarritz (Francia). Ahí permanecería hasta septiembre de 1936, fecha en la que obtuvo un nuevo destino, esta vez en Turín (Italia). Años más tarde, el primer piloto de aviación uruguayo con Brevet internacional volvería a su país natal. El miércoles 26 de diciembre de 1951, falleció en Libertad, ciudad del Departamento de San José.

FUENTES: Archivo familiar de Hugo García Tron; Archivo Municipal de S/C de Tenerife; Archivo Municipal de Lisboa; Biblioteca de Catalunya. Arxiu de Revistes Catalanes Antigues; Biblioteca de la Universidad de La Laguna; Biblioteca Virtual de Prensa Histórica; Consulado General de Uruguay en Islas Canarias; Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España; Hemeroteca El Mundo Deportivo; Hemeroteca La Vanguardia; Hemeroteca Municipal de Lisboa; Jable. Archivo de prensa digital de la ULPGC; Registro Civil de Santa Cruz de Tenerife.

AGRADECIMIENTOS A: Noemí Mora Fernández (S/C de Tenerife), Hugo García Tron (Montevideo) y Enric Pallarés Camas (Barcelona).

HOMENAJE A DOÑA FRANCISCA DEL PINO MÉNDEZ, VENDEDORA DE PESCADO EN 1950 EN SAN AGUSTÍN, LOS REALEJOS

● ● ●
Texto: José Peraza Hernández

Sabemos que los tiempos de antaño fueron muy duros, según las vivencias y las palabras de nuestros antepasados. Sabemos que hubo mucha hambre y miseria. Ellos sí trabajaron, con muchas penas y sacrificios; y se trabajaba de la mañana a la noche para sacar a los hijos adelante.

Hoy hago memoria de los años 1955-1960. Recuerdo de niño a una señora de nombre Francisca, la del pescado del Puerto. ¿Quién no conocía a esta mujer? Venía tres o cuatro veces a la semana a Los Realejos con el fin de vender el pescado.

Después de 40 años, como en un sueño, busco la imagen de nuestra protagonista de hoy, la vendedora de pescado. Hablamos de Francisca del Pino Méndez, nacida en 1895, en la ciudad marinera de Puerto de la Cruz. De su matrimonio hubo un fruto de tres hijos: Remigio, Dolores y Ricardo.

Francisca falleció a los 86 años de edad, un 10 de octubre 1982. Su esposo, don Antonio Medina Bravo, era pescador y vivía de la mar. Trabajaba en la barca que llevaba en aquella época, “San Telmo”, junto con su pariente “el Chispero”. También su hijo Ricardo se dedica a la mar; trabaja en la barca “Rompe y Raja”.

Doña Francisca esperaba en el muelle a que llegara la barca de su marido, como la de su hijo, para recoger el pescado y salir con la fresca. Tiempo de dureza, de tristeza y de hambre, aparte de los inconvenientes de cuando había mal tiempo, que no podían salir a la faena. Había días, y hasta semanas, sin poder trabajar. Sabemos que esto es una profesión tan mala como arriesgada.

Esta pescadora portuense de antaño iba caminando por esos caminos de Dios; se trasladaba a pie por los pueblos más cercanos de este valle norte, desde el muelle pesquero hasta las medianías realejeras. Francisca, como se la conocía, era amiga de las amas de casa, como también de los hombres que le compraban su pescado.

Francisca vestía totalmente de negro bajo y pañuelo en la cabeza, donde asomaba su cara. Sobre los hombros llevaba una mañanita de punto de lana para el frío. Poseía un delantal con dos bolsillos grandes, en uno llevaba una libretita en la cual apuntaba los fidos con un elástico para que no se le abriera. En el otro bolsillo, llevaba el dinero y lo metía en una bolsa transparente a la cual le hacía un nudo. Completaba su indumentaria con medias negras de lana y alpargatas (lonas de color negro). En la cabeza se colocaba una “rosquilla” (una toalla enroscada



como una rueda de churros), y sobre la misma colocaba su barca de cañas y mimbre. La cesta llevaba un plástico alrededor para que no cayera el agua del pescado al suelo o se mojara. La “rosquilla” sobre la cabeza servía para evitar que se hiciese daño en la cabeza,

● ● ●
Francisca con su clásica cesta de pescado en la cabeza.

ya que soportaba un peso de 30 a 40 kilos.

Francisca recibía el pescado con un poco de sal y tapado con musgos; y luego ella le ponía un paño encima para que llegase en las mejores condiciones; y allá donde iba dejaba el aroma

● ● ●
Década de los años 60: calle San Agustín, antigua parada de guaguas.



de la mar.

Tiempos más cercanos, Francisca venía en guagua del Puerto a San Agustín (Los Realejos). Su cesta iba colocada en la parte alta de la guagua roja. Los cobradores de la misma le colocaban la cesta del pescado, al igual que se la bajaban cuando llegaban al punto de destino. Ella siempre les dejaba una propina, una perra, o una perra y media. Francisca se bajaba en San Agustín, se colocaba la cesta en la cabeza, y a partir de ahí daba voces: “Llevo caballas, chicharros y salemas...”. Aparte llevaba una sereta pequeña en la mano, donde también transportaba el pescado que le habían encargado días anteriores. Las amas de casa del lugar, al sentir la voz de “vendo pescado”, salían al encuentro de Francisca (hay que decir que mucha gente la conocía por Francisca Oliva).

La primera parada que hacía tenía lugar en frente del Casino Realejos. La segunda la hacía junto al camino de Siete Fuentes, en casa de Carmelo el del banco. La tercera parada la hacía junto al barranco Godínez, donde descansaba su cesta en el muro, y donde le esperaban las vecinas, doña Rafaela, doña Pilarito, doña Maruca, doña Rosario, las chicas del barranco como doña Mariquita, doña Nena, doña Mesías y doña Afligido, entre muchas otras.

Francisca llevaba una pesita pequeña; una vez pesado el pescado, lo limpiaba, y tiraba en el mismo camino, o al barranco, las tripas, donde se juntaban diez o doce gatos esperando que le botaran la golosina; otros le seguían el rastro a la pescadora.

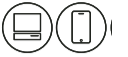
En ocasiones, si no se vendía todo el pescado, lo conservaba en forma de jareas, o asimismo era frecuente secarlo al sol. Pero esto era raro, ya que muchas veces el pescado sobrante lo cambiaba por productos de la tierra, como papas, millo, calabacín, cebollas, coles, etc.

Francisca raramente iba de vacío para su casa. La gente realejera la apreciaba mucho, era una persona muy cariñosa y amable, por lo que los vecinos siempre le daban al final de su recorrido coles y otros productos que ella colocaba en su cesta.

Hoy día, hay personas que la recordamos y deseamos que allí donde esté Dios le haya puesto junto a las personas de buen corazón.

Asimismo, aprovecho este escrito para dar mil gracias a la familia por su participación, tanto en fotos cedidas como en los datos de fechas, así como algún otro amigo que ha participado con información.

Con estas líneas, sólo he querido homenajear y recordar a esta persona. Para aquellas que no conocieron su historia, hoy queda plasmada para las futuras generaciones en este periódico. Mil gracias por la colaboración prestada.



BALCÓN DE VENEZUELA

“El turismo es tan importante para Venezuela como el petróleo” (Dr. Hernán Portocarrero, comisionado de Turismo en España del Gobierno Venezolano. Noviembre de 1970, El DÍA. Santa Cruz de Tenerife)

HERMOSA VENEZUELA

desde las cumbres de los Andes a las placenteras
playas del litoral caribeño

Texto: Antonio-Pedro Tejera Reyes

(Del Grupo de Expertos de la Organización Mundial del Turismo UNWOT)

“El turismo es tan importante para Venezuela como el petróleo”. Son decenas las veces que hemos tratado esta aseveración del recordado Dr. Hernán Portocarrero, que ejerció durante algunos de los años setenta la gestión de Comisionado Especial para el Turismo del Gobierno de Venezuela en España, cuya sede, naturalmente, la tenía en Madrid.

En los cursos de verano que regularmente ofrecíamos en Tenerife y Las Palmas, Hernán Portocarrero intervino en ambas capitales exponiendo su visión estratégica de cómo el turismo podía servir a Venezuela para conformar la nación más poderosa de toda América.

Así lo describió en una memorable conferencia que tuvo lugar en el hotel Mencey de Santa Cruz de Tenerife, donde, además, pudimos presentar una exposición espectacular de diapositivas de Venezuela (cuatro en pantalla) como una rúbrica de aquella memorable conferencia, donde una de sus destacadas reflexiones fundamentaban el desarrollo de su país con la emigración canaria y su enorme influencia en la cultura venezolana.

No se equivocaba hace más de cuarenta años Hernán Portocarrero. Había estudiado el desarrollo del pueblo español influenciado por la llegada masiva del turismo, cuando en esos años comenzaban a contarse por millones, que aumentaban cada año. Era el escenario propicio para conformar una idea de lo que se podía hacer con una país donde los atractivos para el turismo eran verdaderamente de muy alta categoría para los mercados emisores, además de la situación geográfica del país como puerta de entrada a América, que ya él relacionaba con los trayectos Canarias-Caracas, por aquellos entonces servidos por la compañía Iberia, y en cuya exposición, Hernán Portocarrero -como más tarde lo hiciéramos con insistencia varios articulistas más- consideraba las Islas Canarias como una puerta de entrada a Europa, con el añadido del ahorro del tiempo de vuelo y el muestrario de recursos y de realidades que ya las Islas tenían en su oferta.

Algo muy lejano del desarrollo del turismo en toda la América Latina.

Era la visión de un estratega que veía cómo la cultura del venezolano y la distribución de la riqueza podían ser asentadas en las relaciones internacionales con la visita a los lugares históricos donde tuvo su sede toda una gesta de la liberación de América, con la figura latente de El Libertador, Simón Bolívar.

LAS BELLEZAS DE LA REGIÓN ANDINA

Hace escasos meses escribíamos sobre la región del Estado Táchira, inspirados por una visita que sus autoridades turísticas nos habían propiciado y que nos llevó a conocer algo más su capital, San Cristóbal, y todo el hermoso recorrido que nos llevaría hasta ella desde el aeropuerto de Santo Domingo. Fue como un complemento de nuestros recorridos carreteros por aquellas tierras, llenas de cultivos y con sus preciosos riachuelos, que dan vida a una región que hemos recorrido decenas de veces, siempre descubriendo el paso de los agricultores canarios, que han sembrado muchos de aquellos valles con las más diversas especies agrícolas, dándole un colorido y un aspecto paisajístico que se remata con las viejas construcciones que nos recuerdan los caseríos canarios de la antigüedad.

Así hemos disfrutado de las calles de Mérida y sus edificios coloniales, el singular atractivo del hotel Páramo de La Culata, sus típicos restaurantes con música de cuatro arpa y maracas, y toda esa variedad de la comida andina, donde la arepa de trigo pone una nota muy particular, aparejada con sus dulces típicos y sus excelentes carnes.

El teleférico que llega al Pico Bolívar es el más alto del mundo, y el panorama que se nos ofrece desde el mismo no cabe duda de que es de los más espectaculares.

Al pie mismo de esa cordillera, la

población de Sanare ha sido otra de las sorpresas que la región nos ofreció el día que la conocimos, después de un recorrido por carretera que nos llevaría desde Barquisimeto a aquel municipio, donde recogimos una de sus piezas de artesanía que hemos repartido por medio mundo, ya que se trata de un crucifijo hecho con materiales de la zona, entre otros las ramas secas del café.

Tierras de cultivos y de gentes sanas, nos permiten admirar en sus campos una variedad de colores que

treinta pequeñas islas que hoy son metas codiciadas del turismo, como la Isla de Plata, Borracha, Chimadas... de singulares atractivos, doradas arenas con grandes cocoteros que llegan hasta el mar, llegándose a ellas en pequeñas embarcaciones.

Las costas venezolanas tienen unas 2.000 playas, estando catalogadas por el gobierno solo unas 500. Espléndidas las lagunas de Píritu y de Unare, con extraordinarias condiciones para la pesca y los deportes acuáticos.

En nuestro particular recorrido,

descontando las inmensas y saturadas playas cercanas a Caracas, nos hemos encontrado admirados ante la península de Paraguaná, en el Estado Falcón, rodeada de infinitas playas, en un terreno árido, donde están los famosos Médanos de Coro, destacándose entre sus playas de doradas arenas -por nombrar algunas de ellas- las de Adicora, El Supí, Tiraya...

Punto Fijo, la ciudad más importante de esta península, es hoy un puerto franco de gran actividad, donde podemos recordar las excelentes acogidas que nos ofrecieran en el Centro Español de aquel lugar, primer centro de los muchos que hay en Venezuela fundados por canarios procedentes, principalmente, de la isla de La Palma.

descontando las inmensas y saturadas playas cercanas a Caracas, nos hemos encontrado admirados ante la península de Paraguaná, en el Estado Falcón, rodeada de infinitas playas, en un terreno árido, donde están los famosos Médanos de Coro, destacándose entre sus playas de doradas arenas -por nombrar algunas de ellas- las de Adicora, El Supí, Tiraya...

Atrás ha quedado el parque Nacional Morrocoy, con sus hermosos y pintorescos cayos junto a Chichiriviche, lugares de un muy especial atractivo turístico, con posibilidades inmensas una vez se consolide el país.

Hemos llegado al final de las costas del país, en esta apretada síntesis, que ampliamente comentamos en esta mismo periódico hace ya algunas fechas y que pronto vamos a recordar, pues Venezuela necesita del turismo como una prioridad para su desarrollo sociocultural. Es una necesidad que tiene que ser considerada en toda su extensión.

“El turismo es tan importante para Venezuela como el petróleo”, dijo hace más de cuarenta años el Dr. Hernán Portocarrero. El turismo es más importante para Venezuela que el petróleo, decimos nosotros.



Isla de Plata

contrasta con el lecho de los riachuelos que han marcado zonas importantes con construcciones vacacionales apropiadas para el viajero que busca el turismo de montaña, la caza, o la visión de sus espectacular fauna.

LAS COSTAS DE VENEZUELA

Desde la Península de Paria, la variedad de las costas venezolanas está sembrada de innumerables lugares de recreo con los más apetecibles lugares marítimos signado por extensas playas de arenas doradas, otras en grandes ensenadas, todas abiertas a un mar Caribe que allá en la lejanía nos ofrece la singularidad de las islas Margarita, Coche, Los Roques, Cubagua, La Tortuga, Las Aves... y otros islotes más o menos deshabitados, donde se puede disfrutar de las mejores excursiones y aventuras turísticas. El Parque Nacional Mochima tiene en el oriente del país, solo en el Estado Anzoátegui, más de