

LA PALANCA DE ARAGUATO. ASPECTOS TÉCNICOS, GEOGRÁFICOS Y LITERARIOS DE UN INSTRUMENTO DE NAVEGACIÓN FLUVIAL

Sergio Foghin-Pillin
UPEL-Instituto Pedagógico de Caracas
Centro de Investigación "Estudios del Medio Físico Venezolano"
sfoghin@hotmail.com

Al Maestro Ramón Adolfo Tovar López
In Memoriam

Resumen

La embarcación fluvial conocida en Venezuela como bongo, figura tanto en crónicas, ensayos, novelas y poesía, como en trabajos de geografía e historia regional. En la novela *Doña Bárbara*, así como en otras conocidas obras de Rómulo Gallegos, el bongo aparece en célebres pasajes. Tales embarcaciones eran impulsadas por varios hombres, mediante largas pértigas elaboradas con la fuerte madera de la especie *Calycophyllum candidissimum* (Rubiaceae), conocida como araguato en la región de los Llanos. Exploradores, cronistas, ensayistas, poetas, historiadores y geógrafos, han dejado testimonio de la importancia de los bongos en la navegación fluvial, particularmente durante la Venezuela de finales del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX. Sobre la base de lo expuesto, el presente trabajo aspira contribuir a resaltar y divulgar los valores geográficos e históricos de algunas de dichas obras, en particular como recursos para la enseñanza de la Geografía e Historia de Venezuela.

Palabras clave: Venezuela; literatura y geografía; navegación fluvial; bongo; *Calycophyllum candidissimum* (araguato); *Doña Bárbara*; Rómulo Gallegos.

Abstract

The river boat known in Venezuela as a *bongo*, appears in chronicles, essays, novels and poetry, as well as in works of geography and regional history. In the novel *Doña Bárbara*, as well as in other important works by Rómulo Gallegos, the bongo appears in famous passages. These vessels were driven by rowers, using long poles made from the strong wood of the species *Calycophyllum candidissimum* (Rubiaceae), known as *araguato* in the Llanos region. Explorers, chroniclers, essayists, poets, historians and geographers have all testified to the importance of *bongos* in river navigation in Venezuela, particularly during the late

nineteenth century and early twentieth century. Based on the above, this work aims to contribute to highlight and disseminate the geographical and historical values of some of these works, particularly as resources for teaching Geography and History of Venezuela.

Key words: Venezuela; Literature and Geography; river navigation; bongo; *Calycophyllum candidissimum* (araguato); *Doña Bárbara*; Rómulo Gallegos.

Pórtico

Como inicio de una obra narrativa, probablemente pocas oraciones resulten más emblemáticas que aquella con la cual inicia *Doña Bárbara*, la gran novela de Rómulo Gallegos: “Un bongo remonta el Arauca...”. El bongo que abordó Santos Luzardo, al comienzo de su cruzada civilizadora, remontaba el río Arauca “bordeando las barrancas de la margen derecha”.

A semejanza de numerosos bongos que surcaban los ríos venezolanos, aquél también avanzaba “mediante una lenta y penosa maniobra de galeotes”, la cual consistía en afincar “en el limo del cauce largas palancas cuyos cabos superiores sujetan contra (...) los robustos pectorales” (*Doña Bárbara*, 1ª parte, cap. I). El mismo medio del que se valió “el canoero del Caipe”, con su tragedia a cuestas, para partir hacia el Apure: “la palanca de araguato/afincasela en el pecho” (Arvelo Torrealba, 1997, p. 119), versos en los que se alude a un árbol de la familia de las Rubiáceas (*Calycophyllum candidissimum*), denominado “araguato” en los Llanos altos occidentales y “betún” en el estado Zulia. Esta especie alcanza unos 8 a 10 metros de altura y su “madera, de color moreno oscuro, es fuerte y duradera” (Pittier, 1978, p. 155). Tales palancas, explica el cronista Julio César Sánchez Olivo (1988, p. 160), eran “varas de algo más de cuatro metros de largo, con una horqueta en una punta”.

Campeaba el verano llanero a principios de la segunda década del siglo XX (Foghin-Pillin, 2015), cuando tras prolongada ausencia Santos Luzardo regresaba a su fundo de Altamira, localizado “en la parte más desierta y bravía del Arauca”(Doña Bárbara, 1ª parte, cap. II) y resulta natural que el experimentado patrón del bongo remontara el río por la margen derecha, donde el agua habrá tenido mayor profundidad, evitando así el peligro de los bajos arenosos y de las carameras -acumulaciones de troncos y ramas arrastrados por los ríos, que pueden obstruir peligrosamente el cauce-, además de contar con la posibilidad de afianzar las palancas en las barrancas del río, a la vez que de ayudarse con el garabato, asiéndose de las ramas y raíces de los árboles ribereños, para impulsar el bongo río arriba, contra la corriente.

La ribera meridional del Arauca

Con relación a las márgenes del célebre río de “frontera llanera” (Nweihed, 1988, p. 8), cabe comentar que resulta discutible la interpretación de Marco Aurelio Vila, según la cual “remontando el río Arauca, la margen derecha corresponde a las tierras del cajón del Apure...” (1986, p. 16), dado que, por lo común, en cualquier curso de agua las márgenes derecha e izquierda se designan con relación al sentido en el que discurre la corriente fluvial. De esta manera lo considera, por ejemplo, Auguste Morisot al remontar el curso del Orinoco: “Como estamos en la ribera derecha, no hemos podido ver la boca del Apure en la otra ribera, a casi tres kilómetros de ésta.” (2002, p. 273). Otro claro ejemplo se encuentra en las siguientes líneas de Ernesto Sifontes, con referencia a Ciudad Bolívar: “La ciudad está edificada en una colina, a la orilla derecha del río Orinoco (...) No hay montañas próximas, excepto al norte, frente a la ciudad en la margen izquierda del Orinoco” (1929, p. 64).

La narración titulada *El Catire*, de Rufino Blanco Bombona (1978, p. 165), la cual también tiene por marco geográfico las riberas orinoqueñas, sustenta así mismo esta interpretación: “A partir del caserío de La Urbana, Orinoco arriba, hasta el caserío de Atures, toda la vasta región que se extiende desde la margen derecha del gran río hasta los confines del Brasil es zona de bosques”. También resulta ilustrativa una cita de Fernando Calzadilla Valdez: “La villa de Arauca, población colombiana y centro de los hatos casanareños, está situada como treinta kilómetros al sur de Guasdualito, en la margen derecha del río Arauca.” (2006, p. 303).

La margen derecha del Arauca, es decir la ribera sur, por efecto de la erosión diferencial debida a la desviación de Coriolis, podría presentar una mayor frecuencia de barrancas más escarpadas y aguas más profundas, respecto de la izquierda, que bordea el cajón del Apure. De acuerdo con estas observaciones, también resulta lógico que a la derecha, considerada ahora en el sentido en que se desplazaba aquel bongo –corriente arriba-, se divisen “las calcetas del cajón del Apure (...) y a la izquierda, los bancos del vasto cajón del Arauca”, tal como se describe en *Doña Bárbara* (1ª parte, cap. I).

El bongo en la ficción literaria y en la literatura geográfica de Venezuela

Julio César Sánchez Olivo (1909-1988), nativo de Guachara y quien fuera cronista de San Fernando de Apure, destacó la importancia de las vías fluviales por aquellos años: “Los bongos y las canoas de invierno en Apure venían a ser (...) lo que hoy son por las carreteras los automóviles y los camiones” (1988, p. 161). Calzadilla Valdez explica el método:

No es posible navegar aguas arriba sino orillando los caños y los ríos empleando la palanca y el garabato (...) Al clavar la horqueta de la palanca en el barranco, el marinero apoya en su pecho la punta del otro extremo para empujar la

embarcación, o afincando la dicha palanca en uno de los ramos colgantes sobre el agua (...) se agarra fuertemente con la mano de otro ramo para colearse, o con un garabato a fin de no dejarse arrastrar (2006, p. 154).

El historiador Virgilio Tosta Izquier (1922-2009), también llanero, pero barinés, conoció en su infancia este medio de transporte, a lo largo de los ríos Portuguesa y Cojedes; al respecto anota:

a los peones de la embarcación se les llamaba marineros, y tenían como tarea hacer que las naves avanzaran, mediante el uso de unas varas largas y fuertes, denominadas palancas, que terminaban con horquetas en uno de sus (...) extremos. Era obligación de estos peones o marineros palanquear continuamente, a fin de que los bongos avanzaran. Oficio duro y fuerte, que aquellos hombres realizaban caminando sobre el entablado que cubría a las naves para proteger la carga. Trabajo agotador que se hacía con el empleo simultáneo de los pies, los brazos, las manos y hasta el pecho. Una tarea ruda y extenuante (Tosta, 2004, p. 10).

Del testimonio de Tosta se desprende que los bongos navegaron regularmente por los ríos Cojedes y Portuguesa al menos hasta mediados de la década de 1930. El sistema fluvial Cojedes-Portuguesa constituyó uno de las más activas rutas de navegación de la época y un importante factor geográfico, ya que a través del río Apure se enlazaba con el Orinoco y con el puerto de Ciudad Bolívar, centro de intensa actividad comercial, tanto nacional como internacional, desde el cual operaban, a partir de mediados del siglo XIX, numerosos buques a vapor (Briceño de Bermúdez, 1993).

Sánchez Olivo asevera que “los habitantes de las costas de los ríos podían conocer por el sonido de los pasos de los marineros, que se oían desde una distancia hasta de cinco kilómetros” (Ob. cit., p. 162), de qué tipo de bongo se tratase. Estos podían ser descubiertos, llamados de “pillote”, o bien parcialmente cubiertos por la toldilla.

Un bongo muy particular es lo último que alcanza a oír Juan Parao, otro personaje de la ficción galleguiana (*Cantaclaro*, 1972, p. 284), en su agonía:

-¡Escuchen el bongo!-

Se hizo el silencio en torno a él, se distinguió tras la vuelta cercana del río, un ruido semejante al que producen los pasos de los palanqueros sobre la paneta de un bongo.

Se miraron unos a otros (...) los hombres que rodeaban al herido delirante, y uno murmuró, para explicarle a Florentino la causa de aquel ruido:

-El bongo del Diablo.

-Sí. Ya otra vez he estado aquí y lo he escuchado.

Asiduo usuario de tal medio de transporte era, al parecer, también aquel “capitán de las tinieblas”, que mentara Arvelo Torrealba en su célebre poema épico. En bongo llegó a la porfía de Santa Inés de Barinas: “Dicen que pasó temprano,/ como quien viene de Nutrias,/ con un oscuro bonguero/ por el paso de Las Brujas.” En bongo ofrece “llevarse” al coplero Florentino: “-Por eso es que me lo llevo/ con la nada por avío/ en bongo de veinte varas/que tiene un golpe sombrío.” Embarcación ésta de la que es piloto avezado el oscuro personaje: “-al rompe sé si el aguaje/ es de tronco o es de pez./ Por las vueltas y los chorros llevo el bongo sin vaivén”. Y en bongo, finalmente, Lucifer huye tras ser derrotado en el fantástico contrapunteo: “En compases de silencio negro bongo que echa a andar” (Arvelo Torrealba, 1997).

Es interesante señalar que esta forma de transporte no era exclusiva de los Llanos. En la novela *Canaima*, los hermanos Vellorini, establecidos en aquella “Upata de los carreros”, abren una importante casa de comercio, tras muchos años de haber estado “por ahí bongueando la pacotilla” (Gallegos, 1976, p. 73).

En ella se vendía de todo, por mayor y al detalle (...) Como en el bongo donde los jóvenes corsos ejercieron el comercio ambulante por los ríos y caños de la región cauchera y minera, de uno en otro campamento y ‘El Bongo’ se denominó al principio la casa de Upata (Ibíd., p. 75).

Siempre en la ficción galleguiana, pero en el otro extremo de Venezuela, remontando el río Escalante a bordo de “La Arrepentida”, Venancio Navas indica a Remota Montiel: “Ahí viene una langosta. Es una pequeña embarcación que

navega por la orilla, a palanca, conduciendo un mercado flotante de legumbres, frutas y víveres, de los cuales se abastecen los caseríos de la ribera” (*Sobre la misma tierra*, 1947, p. 229-230).



Figura 1. Canoero del río Tuy. Fotografía tomada por Maximiliano Bezada Díaz el 28 de abril de 2011, aguas abajo de la población de Tapipa (estado Miranda).

Embarcaciones similares se usaban de igual forma en el río Tuy. Al referirse a algunos de los trabajos desempeñados por los hombres de su nativo Barlovento, dice Oscar Rojas Jiménez que algunos “son palanqueros de pequeñas canoas a lo largo del río Curiepe hasta Higuerote, donde arriban cargados de frutos menores. (1954, p. 13). Úslar Pietri también lo observó en aquella comarca mirandina:

Como adormecidas bajan por el río las estrechas canoas cargadas de leña, de plátanos, de frutos. Son apenas un tronco hueco (...) En la popa va de pie el negro palanquero. Con suaves movimientos sobre la palanca delgada que clava en el lecho, impulsa su estrecha embarcación y la dirige (1965, p. 60-61).

Ya adentrado el siglo XXI, aún es posible ver en el río Tuy algunas de estas minúsculas embarcaciones (figura 1), usadas para transportar personas y pequeñas cargas, en sectores donde se localizan caseríos apartados de las carreteras.

Durante muchos años, ciertas embarcaciones no muy diferentes a los bongos, denominadas falcas, se usaron en la navegación por el Orinoco:

Nos embarcamos en la falca (...) atestada de mercancías (...) es una pesada embarcación de fondo plano de unos siete a ocho metros de largo y aproximadamente dos de ancho con una tarima apropiada para que los marineros maniobren. La parte delantera está al descubierto y la parte de atrás está cubierta por una *carroza*, techo o capota semicircular (...) de hojas de palmera. (Morisot, 2002, p.199)

Las falcas solían llevar una arboladura rudimentaria, para aprovechar la fuerza del viento; sin embargo, los frecuentes períodos de calma, propios de ciertas horas del día o de algunos meses del año, o bien vientos contrarios, obligaban allí también al uso del garabato y de la palanca. El 11 de junio de 1886, los exploradores franceses Jean Chaffanjon y Auguste Morisot comenzaron a remontar el curso del Orinoco, partiendo de Ciudad Bolívar. El 17 de ese mes, Morisot anotó en su diario:

Bordeamos la orilla. Vanamente los hombres (...) conjuran la brisa: en vano la invocan, la imploran (...) es el barinés, viento contrario del Oeste, el que se alza. Entonces, a regañadientes hay que avanzar con la palanca y el garabato, engancharse de los troncos de árbol y de las ramas de la orilla o que emergen de la superficie del agua. Es cierto que es muy penoso, y comprendo su disgusto, cuando la más ligera (...) brisa podría aliviarlos de tanto trabajo (Ibídem, p. 209).

También en el caso del río Guarapiche (estados Monagas y Sucre) existen interesantes testimonios de este sistema de navegación. El extraordinario esfuerzo que hacían los bogas fue destacado por Leonard V. Dalton, joven geólogo inglés que exploró la región oriental venezolana a principios del siglo XX:

el comercio con Maturín se efectúa en bongos, los cuales son impulsados (...) por largas pértigas (...) Se necesitan tres días para ir de Caño Colorado a Maturín de esta forma y la tripulación tiene que trabajar en forma casi

ininterrumpida durante toda la jornada. (...) Este ejercicio produce un gran desarrollo de los músculos (...) y quienes lo practican constituyen un grupo de atletas tan bien formados que dejarían satisfechos, en cuanto a perfección física, a cualquier artista o anatomista. (Dalton, 1976. pp. 200-201).

Resultará sin duda ilustrativo anotar que el trecho de río indicado en la cita anterior, es de apenas unos sesenta kilómetros.

Aún la contemplación pasiva de tan “lenta y penosa maniobra de galeotes” -en palabras de Gallegos-, podía resultar incómoda al observador sensible, como lo expresara Morisot (Ob. cit., p. 274): “cuando usan las palancas, son unos gritos continuos, esfuerzos constantes que fatigan incluso a los que miran”. Por similares razones, seguramente, Demetrio Montiel sustituyó, tan pronto pudo, “en ‘La Arrepentida’ por el de la hélice a motor el impulso moroso del viento incierto sobre el lago y de la palanca desesperante por los ríos...” (*Sobre la misma tierra*, 1947, p. 56).

Desde luego, la navegación podía ser bastante menos ardua si el viaje era con la corriente a favor, como en el caso de aquel otro “bongo, que navegando de noche, ya eran varias las personas que lo habían sentido pasar, Arauca abajo” (*Doña Bárbara*, 3ª parte, cap. XV); aunque, en definitiva, tal condición también estaba sujeta a los cambios estacionales de la dirección del viento, como pudo comprobarlo Morisot, durante el viaje de regreso. El dos de febrero de 1887, ya en plena temporada seca, el artista y explorador galó escribió:

Estamos bajando el río justo en la época en que las brisas del Norte (los vientos alisios) soplan con violencia suficiente como para obstaculizar el descenso a toda hora del día y ello duplica el tiempo necesario para hacer el trayecto (Ob. cit., p. 445).

No cabe duda respecto a que la lentitud de estos medios de transporte podía llegar a ser exasperante. Calzadilla Valdez, tras varios días embarcado, pese a las dificultades que imponía la temporada lluviosa decide continuar su viaje por tierra:

“me proponía habilitarme de bestias para seguir por tierra ya fastidiado y agotado del interminable viaje embarcado, y dejar (...) al bongo su lenta e inacabable remontada por los ríos” (Calzadilla Valdez, Ob. cit., p. 155).

Durante la estación de lluvias era posible acortar en buena medida las distancias, navegando a través de las sabanas anegadas (figura 2). Así lo señala Sánchez Olivo:

En el invierno, cuando ya las sabanas estaban inundadas, eran utilizadas para desechar las corrientes de los ríos, evitando así remontarlos y seguir el curso de sus numerosas vueltas. Por las aguas sabaneras se marchaba en línea recta y se acortaban los viajes (...) Por ejemplo: de San Fernando a El Yagual se hacía el viaje por el río en unos ocho días y por la sabana el tiempo se reducía a unos tres días y medio (Ob. cit., p. 165).

Tal posibilidad ya la había señalado Humboldt en sus observaciones:

Corriendo los tiempos de las grandes crecidas, los habitantes de estas comarcas, para evitar la fuerza de las corrientes y el peligro de los troncos de árboles que tales corrientes acarrearán, no suben con sus canoas por el lecho de los ríos, sino que atraviesan las sabanas. Para ir de San Fernando a las villas de San Juan de Payara, San Rafael de Atamaica o San Francisco de Capanaparo, se toma directamente al Sur, como si se atravesara un solo río (Humboldt, 1985, T3, p. 277).

No obstante, Fernando Calzadilla Valdez, como Sánchez Olivo también llanero de nacimiento y crianza, advierte al respecto que “se necesita ser muy conocedor (...) para apelar al recurso de la sabana” (Calzadilla Valdez, Ob. cit., p. 154).

Cuando las aguas bajaban, sin embargo, era forzoso navegar por los cauces de los ríos, especialmente si se requería pasar de un curso de agua principal a otro. Para poder trasladar al maltrecho Lorenzo Barquero, en busca de asistencia médica, Antonio Sandoval le ofrece a Marisela: “deje eso de mi cuenta. De hoy a mañana debe pasar un bongo que viene de Arauca arriba. Creo que viene en lastre y en él pueden irse hasta San Fernando.” (*Doña Bárbara*, 3ª parte, cap. VI).



Figura 2. Estado Apure. Navegación a través de la sabana inundada, en época lluviosa. Fotografía de S. Foghin-Pillin, julio de 2003.

La interconexión Apure-Arauca

Como queda claro desde el comienzo de la gran novela de Gallegos, la mayor parte de las posesiones de Santos Luzardo se extendían por la ribera meridional del Arauca, de tal forma que para ir del fundo de Altamira a la capitalidad apureña, había que descender una considerable distancia por el Arauca y luego interconectar con el río Apure, lo cual, aunque suponía una larga vuelta, era posible entonces, como lo sigue siendo actualmente. También sobre esta

cronista, pero a la inversa, debería realizar cualquiera que necesitase ir, por vía fluvial, del cajón del Arauca a San Fernando de Apure.

Hay que añadir que las derivaciones entre los dos importantes ríos llaneros han sido siempre notablemente cambiantes, dada la peculiar dinámica hidráulica de los cursos de agua de los llanos bajos, tal como lo destaca Pablo Vila (1981, p. 116) al comentar el paso del obispo Martí, hacia finales del siglo XVIII, por aquellas tierras anegadizas:

El 10 de febrero de 1780, de regreso desde Cunaviche y pocas leguas antes de llegar a San Rafael de Atamaica, 'pasaron el Arauca, menos caudaloso que en las cercanías de San Juan de Payara, aguas arriba'. Y explica Martí, que ello era debido a que 'de él se desprendía un brazo, el cual se unía al Atamaica allí presente.'

Agrega Vila que "en aquella inmensa llanada pluridéltica, los derramamientos acuosos menudeaban al igual que las simbiosis fluctuantes" (Ídem).

Refiere Sánchez Olivo que "de San Fernando, a Guasdualito, el viaje en bongo remontando el Apure, era de treinta días. De (...) El Amparo se gastaba el mismo tiempo, pero el viaje era por el río Arauca." Y agrega un interesante dato geohistórico: "A Calabozo se iba por el río Guárico, que ustedes lo ven hoy casi seco" (Ob. cit, p. 159).

Al inicio de una gran novela, "Un bongo remonta el Arauca (...) Dos bogas lo hacen avanzar...". Aunque "para la gente de entonces el tiempo tenía un valor relativo", como señaló Marco Aurelio Vila (1986, p. 32), se ha podido ver que eran muy largas las vueltas; morosos, casi interminables, los desplazamientos; ímprobos los esfuerzos, al impulso de la palanca de araguato.

Considerando que "había bongos hasta de seis bogas", como lo recuerda Sánchez Olivo (Ob. cit., p. 160), se infiere que no sería grande la embarcación de dos

palanqueros que contrató Santos Luzardo. No podía ser mucha, entonces, tampoco la carga de cueros de chigüire (*Hydrochoerus hydrochaeris*) destinada a San Fernando de Apure; los fardos que en Paso Arauca tomaba aquel bongo (*Doña Bárbara*, primera parte, cap. I y cap. VI), para luego navegar río arriba, rumbo a las posesiones luzarderas. Era, pues, de dimensiones más bien modestas el bongo que transportaba al civilizador terrateniente. Aun así, es forzoso preguntarse: ¿con qué objeto querría alguien llevar, primero, toda esa impedimenta contra la corriente, remontando el Arauca?

A modo de conclusión

En estas páginas se ha comentado el uso de un peculiar instrumento de navegación fluvial -la palanca de araguato-, sustantivo este último con el que en algunas regiones de Venezuela se designa al árbol de la especie *Calycophyllum candidissimum*. Como se ha visto, antes del advenimiento de los motores de combustión interna y de la ampliación de la red vial nacional, el empleo de dichas palancas como medio de impulsión de las embarcaciones fluviales fue muy común en la mayor parte de los ríos venezolanos navegables, los cuales constituyeron un importante factor geográfico, esencial para los desplazamientos de la población, así como para las actividades comerciales y, por ende, para el surgimiento y desarrollo de los asentamientos humanos articulados mediante tal sistema de comunicaciones.

La importancia que adquirió dicha técnica de navegación resulta manifiesta al comprobarse su presencia no sólo en crónicas regionales, relatos de exploraciones, obras históricas y geográficas, ensayos literarios y poesía, sino además, como elementos destacados en algunas de las más importantes obras de

la literatura venezolana, tal es el caso de las grandes novelas de Rómulo Gallegos.

Si bien la propulsión de las embarcaciones fluviales experimentó un cambio drástico a raíz de la introducción de los motores fuera de borda, durante las décadas de 1930 y 1940, el aislamiento de ciertas áreas del territorio venezolano, así como el acusado empobrecimiento experimentado en años recientes por muchos pobladores del medio rural, determinan que aún en el presente, a lo largo de algunos ríos venezolanos, sea posible observar pequeñas embarcaciones impulsadas con este peculiar sistema, como se aprecia en la imagen anexa (figura 1), en la que se observa un canoero que vadea el río Tuy, maniobrando su pequeña embarcación con una palanca de madera, quizá de araguato. Esta fotografía, tomada no lejos de la Carretera de Barlovento, tramo de la Troncal 9, una vía interestatal de circulación rápida, representa en alguna medida la coexistencia de dos modos de vida, muy disímiles en lo tocante a la percepción y valoración del espacio geográfico.

El modo de vida simbolizado por el canoero del río Tuy, en otros tiempos extendido por gran parte de la geografía venezolana, se encuentra, desde luego, cada vez más cerca de su completa desaparición, por lo cual las crónicas, ensayos y novelas que se citan en las páginas precedentes, ofrecen un gran valor didáctico, sobre todo en lo referido a los aspectos locales y regionales de la Historia y de la Geografía de Venezuela, aspectos que a juicio de quien escribe deberían constituir el punto de partida en la enseñanza de estas fundamentales disciplinas.

Referencias

Foghin-Pillin. La Palanca de Araguato.

ARVELO TORREALBA, Alberto. (1997). *Obra poética*. Caracas: Monte Ávila Editores Latinoamericana/Fundación Cultural Barinas.

BLANCO FOMBONA, Rufino. (1978). El Catire. En: *Cuentos Venezolanos. Antología, I*. Caracas: Publicaciones Españolas, S. A.

BRICEÑO DE BERMÚDEZ, Tarcila. (1993). *Comercio por los ríos Orinoco y Apure. Segunda mitad del Siglo XIX*. Caracas: Fondo Editorial Tropikos.

CALZADILLA VALDEZ, Fernando. (2006). *Por los llanos de Apure*. Caracas: Vásquez & Asociados.

DALTON, Leonard V. (1966). *Venezuela*. Caracas: Banco Central de Venezuela.

FOGHIN-PILLIN, Sergio. 2015. La Venezuela meteorológica de Rómulo Gallegos. *Boletín de la Academia de Ciencias Físicas, Matemáticas y Naturales*. 75(2): 53-74.

GALLEGOS, Rómulo. (1946). *Reinaldo Solar*. Caracas: Librería y Editorial Las Novedades.

GALLEGOS, Rómulo. (1976). *Canaima*. Caracas: Monte Ávila Editores.

GALLEGOS, Rómulo. (2005). *Doña Bárbara*. Caracas: Biblioteca Ayacucho.

HUMBOLDT, Alejandro de. (1985). *Viaje a las regiones equinocciales del nuevo continente*. Tomo 3. Caracas: Monte Ávila Editores.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS-MOP. (1970). *Mapa Vial de la República de Venezuela*. Caracas: Autor.

MORISOT, Auguste. (2002). *Diario de Auguste Morisot 1886-1887*. Caracas: Fundación Cisneros/Editorial Planeta Colombiana.

NWEIHED G., Kaldone. (1988). La política fronteriza del presidente Gallegos. *El Diario de Caracas*, sábado 29 de octubre.

PÁEZ, Ramón. (1980). *Escenas rústicas en Sur América o La vida en los Llanos de Venezuela*. Caracas: Ediciones Centauro.

PITTIER, Henri. (1978). *Manual de las plantas usuales de Venezuela*. Caracas: Fundación Eugenio Mendoza.

ROJAS JIMÉNEZ, O. (1954). *Paisajes y hombres de América*. Caracas: Ediciones del Ministerio de Educación.

Foghin-Pillin. La Palanca de Araguato.

SÁNCHEZ OLIVO, Julio César. (1988). *Crónicas de Apure*. Caracas: Academia Nacional de la Historia.

SIFONTES, Ernesto. (1929). *Venezuela meteorológica*. Caracas: Empresa El Cojo.

TOSTA, Virgilio. (2004). *El paludismo jugaba garrote en El Baúl*. Caracas: Gráficas Franco.

ÚSLAR PIETRI, Arturo. (1965). *Tierra Venezolana*. Caracas: Ministerio de Educación.

VILA, Marco Aurelio. (1976). *Diccionario de tierras y aguas de Venezuela*. Caracas: Ministerio de Obras Públicas.

VILA, Marco Aurelio. (1986). *Lo geográfico en Doña Bárbara*. Caracas: Ministerio de Relaciones Exteriores.

VILA, Pablo. (1981). *El Obispo Martí*. Tomo II. Caracas: UCV.

Agradecimientos

A Marlene Arteaga Quintero y a Ítalo Tedesco Córdoba, por sus valiosas sugerencias.