

Denuncias y reclamos interpuestos por el Imperio Alemán ante Venezuela por aparentes ilícitos cometidos contra sus naves de guerra a finales del siglo XIX

Juan Alexis Acuña

UPEL-Instituto Pedagógico de Miranda

“J.M. Siso Martínez”

Núcleo de Investigaciones Geohistóricas

“Lisandro Alvarado”

ayantetelamonio@gmail.com

RESUMEN

El propósito de investigación, radica en un asunto escasamente examinado por la historiografía nacional. El hilo conductor de la temática propuesta busca esclarecer los motivos que impulsaban un clima tenso en las relaciones diplomáticas de Alemania con Venezuela y que contradice toda la retórica basada en la permanente cordialidad y expedita entrega de listas, folletos y manuales de buques y navegantes para conocimiento del Estado venezolano. Contrariamente a lo que se pretendía con tanta retórica, se demostrará que desde el mismo gobierno del *piloto* Bismarck las relaciones diplomáticas entre el gobierno alemán y el venezolano se mantuvieron tensas por razones de facto más que de palabras, manifestándose en constantes denuncias y reclamos interpuestos por el Imperio por aparentes ilícitos cometidos contra sus naves de guerra a través de autoridades aduaneras y otras instituciones del Estado venezolano a finales del siglo XIX, además de bombardeos, abusos aduaneros, detenciones y apresamientos de algunas de sus naves de guerra.

Palabras clave: Venezuela, Alemania, política, imperio, reclamos.

Complaints and claims lodged by the German Empire to Venezuela by apparent illicit committed against their ships of war at the end of the 19th century

Abstract

The purpose of research, is a subject barely discussed national historiography. The common thread of the proposed theme seeks to clarify the reasons that drove a tense climate in Germany diplomatic relations with Venezuela and that contradicts all the rhetoric based on permanent cordiality and expeditious delivery of lists, brochures, and manuals of ships and sailors to knowledge of the Venezuelan State. Contrary to what was intended with so much rhetoric, will demonstrate that from the Government's pilot Bismarck between the German Government and the Venezuelan diplomatic relations remained strained for reasons de-facto rather than words, manifesting itself in constant complaints and claims lodged by the Empire by apparent illicit committed against their ships of war through customs authorities and other State institutions at the end of the

19th century Venezuelanas well as bombings, customs abuse, arrests and seizures of some of its warships.

Keywords: Venezuela, Germany, political, Empire, claims.

Recibido: 20/02/2013

Aprobado: 26/09/2013

Bombardeos, abusos aduaneros, detenciones y apresamientos de algunas naves de guerra del Imperio Alemán

Venezuela no arrancó con buen pie en sus relaciones diplomáticas con el nuevo Estado alemán. Las goletas <<Franz>> y <<Marie Sophie>>, de la naciente Confederación Alemana del Norte, fueron abordadas y detenidas en Maracaibo en 1869, y el agente diplomático en Caracas, Werner von Bergen, exigió inmediatamente una disculpa formal mediante una salva de veintiún cañones, reparaciones a las partes involucradas y una reserva especial de aduanas del quince por ciento para asegurar tales pagos. Como respaldo a sus demandas, señala Herwig, el especialista en Alemania que ya se ha referido en anteriores oportunidades, que Werner convenció a Berlín para que reuniera frente a la costa de Venezuela una pequeña escuadra integrada por los buques <<Arcona>>, <<Meteor>> y <<Niobe>> y al mando del teniente Eduard von Knorr. Caracas aceptó estos términos en marzo de 1870. Werner le recomendaría a su gobierno que la presencia de buques de guerra alemanes era *de perceptible valor para nuestras relaciones generales* con Venezuela.¹

En el informe No 1, de agosto 18 de 1869, el gobierno de Venezuela detalla los motivos del apresamiento del bergantín Alemán <<Marie Sophie>> proveniente de Curazao por el vapor de guerra venezolano <<Bolívar>>. Juan B. Baptista, quien tenía a su cargo la Comandancia General de la Armada Nacional No 67, expone que se descargó el buque para “hacerle reconocer escrupulosamente, por si acaso trajere ocultos algunos elementos de guerra, como estoí informado trajeron otros para Curazao, unos 14 días antes de haber salidos estos.”²

Se presumía que traía 8 toneladas de pólvora, 800 fusiles y 2 cañones en su interior. Con estos cargos fue consignada la denuncia por el Estado venezolano a la Legación Imperial de Alemania en tanto que otro informe con la misma explicación se envió al gobernador de la Colonia de Curazao, de donde provenía el buque de guerra, supuestamente para proveer de armamento a los conspiradores contra el gobierno legítimo de Venezuela.

1 Herwig, Holger H. *Sueños alemanes de un imperio en Venezuela*. Caracas, Monte Avila Editores Latinoamericana, 1991, p.163.

2 Archivo Antiguo del Ministerio del P.P. para Relaciones Exteriores (en adelante AAMRE). *El Encargado de Negocios de la Confederación de Alemania del Norte reclama por el apresamiento del bergantín alemán María Sofía efectuado por el vapor de guerra Bolívar*. Subserie: Gestiones, quejas y reclamaciones de funcionarios alemanes en Venezuela a favor de súbditos alemanes. Vol.38, exp. 1, folio: 255.

Desde Curazao, el 23 de agosto, Erwin Stammann, quien jugará un papel clave en las relaciones diplomáticas de Venezuela con Alemania durante el Guzmancismo, solicita una entrevista al Ministro del Exterior venezolano a fin de informar sobre la causa de la detención de los dos marinos del bergantín <<Marie Sophie>> y la retención de la nave en Maracaibo. Reclamaba Stammann:

También pongo en conocimiento de us. que se me ha informado que estos individuos no son bien tratados ni reciben suficiente alimentación, dado ser este caso cierto, me permito llamar la atención de us. sobre la circunstancia de que no es de juzgar á esos individuos merecedores de trato igual y que en europeos como lo son ellos es de temer que en estos climas expuestos al intemperie y faltas de alimentos corran riesgos de su vida. V.E. me haría un favor comunicándome las instrucciones que sobre este punto tienen los comandantes de fuertes, para que yo pueda evitar por medio de advertencias á los capitanes alguna desgracia, de que se valdrían malquerientes para estorbar las relaciones amistosas entre mi patria y Venezuela.³

No es de extrañar que Stammann juzgaba al gobierno de Guzmán con los descalificativos de “despotismo absoluto”, la “megalomanía”, la “arrogancia” y la “naturaleza autocrática” en sus informes a Berlín. Sin embargo, la política diplomática de Bismarck se enmarcaba en el ámbito del respeto y la deferencia para mantener cordiales relaciones con el gobierno de Guzmán. Pero las controversias con Venezuela en el mar ocuparían otro escenario probablemente lejos de su visión estadista.

Siguiendo con el asunto consular, el Ministro de Relaciones Exteriores, Ildefonso Riera Aguinagalde, recibe otra nota fechada el día 28, del Infraescrito Encargado de Negocios de la Confederación de la Alemania del Norte, Guido Von Graboss, donde éste expresa su desagrado y pide explicación por el apresamiento del bergantín <<Marie Sophie>> procedente de Hamburgo de donde partió el 29 de junio de 1869 y que después de salir de Curazao el 24 de agosto del corriente con destino a Maracaibo el 19, fue apresado por el vapor de guerra venezolano <<Bolívar>>.

Los dos marineros del bergantín apresados, denuncia Von Graboss, “se conservan presos á bordo del Bolívar y mantenidos á pan y agua.”⁴ El Ministro de Relaciones Exteriores, Ildefonso Riera Aguinagalde ante la delicada situación, escribe al ciudadano Ministro de Guerra y Marina, el 10 de septiembre, informándole que:

Los datos que contienen los documentos que en copia acompañó ud. a sus oficios dirigidos a este Ministerio el 2 y 6 del que cursa sobre el

³ Ibid, folio: 219.

⁴ Ibid, folio: 217.

apresamiento del bergantín Alemán <<Marie Sophie>> por el vapor <<Bolívar>> son deficientes para fundar un juicio exacto acerca de ese asunto. Por tanto, espero que usted se sirva obtener otras que den á conocer no solo la legitimidad de aquel hecho sino también el procedimiento que se haya adoptado por consecuencia de él. *Unión y Libertad*.⁵

Este incidente no quedó como un caso aislado durante todo el tiempo que Bismarck Gobernó en Berlín como lo afirma Herwig cuando señala además que “el Canciller de Hierro no deseaba tener conflictos en al mar, ni con los Estados Unidos ni con Gran Bretaña. América del Sur no le molestaba para nada”.⁶ Todo lo contrario, las amenazas y los atropellos se acrecentarán gradualmente cobrando un brío peligroso inclusive para los propósitos de seguridad y soberanía nacional.

De hecho, un incidente, aún mayor que el anterior y ahora con Guzmán como cabeza de Estado, afectará seriamente las relaciones entre ambos gobiernos. El día 21 de junio de 1870, el Comandante del fuerte de la Guaira reporta al General Secretario de Guerra y Marina que “Anoche en este fuerte ocurrió un incidente desagradable, pero absolutamente involuntario y plenamente justificado por las circunstancias en que se encuentra esta plaza.”⁷ Continuamente, el Comandante le describe el acontecimiento y las causales que lo originaron:

El vapor alemán <<Meteor>> recibió un tiro de cañón desde el fortín “castillito” causando una avería. El vapor fue confundido por una embarcación raptada por enemigos del gobierno venezolano. El <<Meteor>> tenía el mismo rumbo de la nave enemiga a las 8 pm cuando fue siniestrada por el puerto donde se hallaban las baterías.⁸

Ese mismo día la Legación de la Confederación Alemana del Norte comunicaba el incidente al Ministro de Relaciones Exteriores, Antonio Leocadio Guzmán y el día 24 expresaba su voz de protesta en los siguientes términos: “El infraescrito...expresa la sincera y profunda pena que ha experimentado el gobierno de la República al saber el accidente que le ha acontecido al <<Meteor>> en la noche del 20 en la Guaira.”⁹ En la misma nota se pide que “el oficial de mando de la batería del *castillito* pudiera ser

5 Ibid, folio: 232.

6 Herwig, H. Op. Cit., p.163.

7 AAMRE. *La Legación Alemana se queja por varios tiros hechos desde el castillo de Puerto Cabello al zarpar el vapor alemán scotia*. Subserie: Gestiones, quejas y reclamaciones de funcionarios alemanes en Venezuela a favor de súbditos alemanes. Vol. 42, exp. 12, folios: 145-146.

8 Ibid.

9 Ibid, folio: 153.

juzgado con gratitud y brevedad.”¹⁰ Sin embargo, el gobierno no era iluso y tampoco desconocía las razones reales del incidente. Era obvio que el <<Meteor>> tenía sus propias razones y obedecía a claros propósitos espías, de lo contrario no mereoraría de noche como lo prohibían las leyes internacionales.

Otro altercado parecido a aquél un año después, fue el que sigue a continuación. Desde el Consulado del Imperio Alemán, el Encargado de Negocios del Imperio Alemán, en una nota consular del día 25 de octubre de 1871, reclama el disparo de un cañonazo hecho desde el Castillo Libertador, al vapor << Teutonia>> a su entrada a Puerto Cabello. El Capitán del vapor alemán, Hermann Julius Theodor, expuso que se hizo el saludo de banderas de ambas naciones como lo prevé la legislación marina y “continuó entrando cuando estando ya cerca, fué disparado del castillo un tiro de cañón... y hubo un segundo disparo”,¹¹ que afortunadamente no afectó el buque.

Los ánimos caldeados se tranquilizarían por dos años aproximadamente hasta que el 10 de junio de 1874, la Legación Imperial Alemana para Venezuela llamaba la atención al gobierno venezolano por una situación que mantuvo tensa las relaciones diplomáticas entre ambas naciones. Ese día, a punto de culminar porque la eventualidad se suscitó casi en la medianoche, el vapor correo alemán <<Latharingia>>, viniendo de San Thomas, entró en la bahía de Puerto Cabello y el capitán de dicho vapor, sabiendo que no era permitida la entrada en el puerto después de las 6 pm, según la legislación marina vigente, maniobró para fondear en la bahía, cuando de repente el fuerte hizo fuego sobre el vapor. Relata el Infraescrito de la Legación Alemana que “La bala silvó como á diez pies sobre la cabeza del capitán y de los pasajeros, que estaban sobre cubierta con los oficiales y tripulación.”¹² Acota, además, que “Actualmente no está el país en estado de guerra, al contrario, bajo el gobierno actual goza de las bendiciones de la paz...”¹³ Discernía el suceso con los siguientes argumentos remitidos al Ministerio de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos de Venezuela:

No me puedo figurar que esto esté de acuerdo con las opiniones del director (sic) de la política del país, cuyos esfuerzos se dirigen á fomentar el comercio y el tráfico, pues semejante proceder, justificable quisás solo en tiempos de guerra y de revoluciones, no pueda precisamente animar á

¹⁰ Ibid.

¹¹ Ibid, folio: 280.

¹² AAMRE. *La Legación Alemana reclama con motivo de haber hecho fuego el castillo Libertador, en Puerto Cabello al vapor alemán Latharingia*. Subserie: Gestiones, quejas y reclamaciones de funcionarios alemanes en Venezuela a favor de súbditos alemanes. Vol. 40, exp. 6, folio: 109.

¹³ Ibid.

buque extranjero á (sic) acercarse á estas riberas, y por tanto me permito mui respetuosamente poner el suceso en el conocimiento de V.E.¹⁴

Al día siguiente, la Legación que había recibido nota de excusas con posteriores averiguaciones sobre el acontecimiento por parte del Estado venezolano referente al asunto del cañonazo a bala disparado desde el fuerte *Libertador* sobre el vapor <<Latharingia>>, se manifestaba en pretender “conservar las buenas relaciones entre mi patria y Venezuela, y para fomentarlos en provecho mutuo”. Esta actitud de condescendencia asumida por la Legación no subsumía el interés de ésta para que se reparase el agravio con la energía que ameritaba el caso. En ese sentido, Erwin Stammann, quien era Representante de Negocios del Imperio Alemán, subrayaba:

Pero, como ya tuve la honra de indicar verbalmente á V.E., aquí no se trata de un tiro de prevención sin bala, sino de que, sin tiro previo sin bala se tiró desde luego de firme es decir con bala¹⁵ (*) hecho completamente omitido en el informe evacuado por el comandante de la fortaleza a S.E. el Sr. Ministro de guerra.

Precisamente para evitar toda ocasión para malas inteligencias, puse en conocimiento de V.E. el hecho del tiro con bala, y suplico la ocasión que el Sr. Ministro de Guerra llame la atención del comandante de la fortaleza sobre las desagradables complicaciones que por semejante error pueden nacer en dos estados amigos. Se solicita además que se aclare la distancia del fuerte Libertador en que pueden estar los buques.¹⁶

El 17 de junio de 1874, el Ministro de Relaciones Exteriores le pide al Ministro de Guerra y Marina solicite al jefe de aquella fortaleza un informe mucho más detallado de lo ocurrido. El 18 de junio de 1874, respondía el gobierno venezolano:

Dígase al Encargado de Negocios del Imperio Alemán. Impuesto el Ilustre Americano Presidente de la República de la nota de V.E. del 10, referente á lo acaecido en Puerto Cabello con el vapor alemán <<Latharingia>>, ha dispuesto que por el Ministerio de guerra, se pida informe al jefe de la fortaleza del motivo que dió ocasión al suceso, y se dicten medidas para evitar en lo adelante hechos de la naturaleza que V.E. Expresa. Tendré el gusto de transmitir oportunamente á V.E. el informe que diere el Comandante de “Castillo Libertador”, junto con las disposiciones que sigan en la materia.¹⁷

En el informe redactado por el General Julio Larría, Comandante en jefe del Castillo Libertador y publicado el día 20 en una nota consular remitida por el Estado

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Subrayado en el documento original.

¹⁶ Ibid, folio: 123.

¹⁷ Ibid, folio: 111.

venezolano al gobierno alemán justifica la acción de la fortaleza de Puerto Cabello puesto que se “dio la voz de fondo el vapor que se dirigía dentro del puerto, repitió varias veces la voz i el vapor proseguía, (...) el oficial dio la orden para que el centinela cumpliera la consigna, un tiro por elevación sin bala...” Alegaba Larría a favor de Venezuela, que:

Es tan evidente, que no se concibe que un vapor de la compañía de aseguro (sic) pueda venir á maniobrar de noche para dar fondo dentro un puerto i al frente de una fortaleza i á tan corta distancia de los centinelas avanzados cuando todo buque al llegar de noche á este puerto se fondea á una distancia que quede salvo de las baterías del puerto.¹⁸

Todavía e 22 de agosto de 1874, seguía incólume la querrela. Informes iban y venían. El de ese día de agosto, el comandante en jefe de aquella fortaleza, Julio Larría, asegura que el centinela dio orden para que se hiciese el tiro sin bala, negando lo afirmado por Stammann de que al indicado vapor se le disparó con bala sin que previamente hubiese sido prevenido “y el gobierno no puede menos que dar entera fe á la palabra de que aquel jefe, cuyos antecedentes garantizan su exactitud en el cumplimiento de sus deberes”, pero aquí viene la contradicción de la nota: “mas, si a pesar de la orden superior, el centinela disparó con bala, semejante hecho, que el gobierno no puede menos que lamentar sinceramente, no debe atribuirse sino á un error.”¹⁹

Promete el portavoz del gobierno que se acatará la petición de Stammann de tomar “prevenciones necesarias á fin de evitar que por falta de la debida vigilancia se ejecuten actos de la naturaleza mencionada pueden producir desagradable complicaciones.”²⁰

Además le responde el gobierno a Stammann que el Ministro de Guerra y Marina le avisa a través de los informes remitidos al Ministro de Relaciones Exteriores que “los buques deben entrar al puerto durante las horas del día, por que les está prohibido hacerlo en las de la noche y deben fondear, si son de guerra, al frente de la fortaleza y al alcance de su batería.”²¹

Aquel hecho no quedará aislado del que sigue y con el mismo vapor alemán, con la salvedad de que el argumento sería distinto. El 07 abril de 1875, el Infraescrito

18 Ibid, folio: 112.

19 Ibid, folio: 124.

20 Ibid

21 Ibid

Encargado de Negocios, Erwin Stammann llamaba la atención al Ministerio del Exterior, a cargo de J.M. Blanco, por el asunto siguiente: “Según acaba de ser informado, se dio orden en la Guaira para que el vapor correo alemán <<Latharingia>>, que llegó a ese lugar desde ayer por la mañana, no cargará hoy.”²²

Lo cierto es que el gobierno alemán se quejó porque se le dio preferencia a un vapor francés que llegó después que el <<Latharingia>> para tomar su cargamento. Esto molestó y resintió al gobierno de Alemania que pidió ante “este suceso el informe del vice cónsul alemán en La Guaira” y solicitó esclarecer “cuanto antes respecto á las circunstancias del caso, y comunicarme los motivos que dieran lugar á un procedimiento tan asombroso, por el cual aparece especialmente favorecido el vapor de una nacionalidad o de una línea” ... “Espero que la causa haya sido solo una mala inteligencia.”²³

El 24 de mayo de ese año, el Ministro de Relaciones Exteriores contestó al Encargado de Negocios del Imperio Alemán, la nota del 7 de abril, diciendo que:

El gobierno de Venezuela ha hecho notables concesiones á los vapores de todas las líneas establecidas entre puertos extranjeros y las de la República, con el fin de facilitar sin demora la descarga y la carga en beneficios de los intereses del comercio, y en esto se ha observado la más perfecta igualdad.²⁴

Sin embargo, admite el gobierno que el vapor francés sí fue atendido de primero por razones que justificaban su urgencia que era la de entregar la correspondencia oficial de su gobierno e inmediatamente zarpar “sin que por eso dejara de zarpar el <<Latharingia>> al mismo día designado para su salida.”²⁵

Para mediados del decenio la tensión de las relaciones se desplazarían momentáneamente, de Venezuela hacia Holanda y al imperio alemán solamente le correspondería el papel de mediador entre las partes. Ya a finales de 1875, Erwin Stammann informaría a su gobierno de un inminente bloqueo holandés de Venezuela y avisó a la wilhelmstrasse “que esto arruinaría el comercio alemán, pero no restituiría a los Países Bajos el prestigio que han perdido aquí.” No obstante, Alemania se mantuvo cautelosamente neutral en la disputa holandesa-venezolana, que había surgido a raíz de una supuesta ayuda holandesa a un grupo de rebelde en el estado de Coro, vía Curazao;

22 Ibid, folio: 145.

23 Ibid

24 Ibid, folio: 146.

25 Ibid

por un lado, Berlín rechazó la sugerencia de Guzmán Blanco de poner los barcos venezolanos bajo la protección de Alemania; pero, por otro lado, apoyó los esfuerzos venezolanos en litigio en La Haya. Por encima de todo, el canciller, Otto von Bismarck ordenó a su enviado en Caracas, “desistir de cualquier acto que pudiera ser interpretado como apoyo a una u otra de las partes.”

Para envolver al gobierno alemán en el asunto, muy ladinamente, Guzmán Blanco le preguntó a Stammann si Alemania no desearía tomar Curazao: *No es necesario preocuparse mucho por la doctrina de Monroe*, le aseguró petulantemente a Stammann. El líder Venezolano recurrió incluso al halago.

Superada la situación entre el gobierno alemán y el holandés, reaparecerían los conflictos y recelos con Alemania. Esta potencia seguía demandando la preferencia del Estado venezolano hacia otras potencias que competían por los espacios portuarios de Venezuela. Uno de esos tantos casos lo explicaba la Legación Imperial Alemana al gobierno venezolano, el 07 de marzo de 1876, cuando la compañía accionista de vapores Hamburgo-Americana, de grandes vapores trasatlánticos, al arribar en el Puerto Cabello y la Guaira, se queja la Legación al decir que “se le ha dado a Venezuela la mayor ventaja ante todos los demás puntos, y en este respecto me permito llamar la atención de V.E. sobre los inconvenientes existentes en Puerto Cabello.”²⁶ Es que en enero fue detenido allí el vapor correo << Lasconia >> cuatro días a pesar de que el vapor se había retardado ya considerablemente.

El 29 de abril de 1876,²⁷ la Legación Imperial vuelve a llamar la atención sobre las condiciones a que están expuestos los vapores alemanes por parte de las autoridades aduaneras de Puerto Cabello. Se quejaba el Imperio Alemán esta vez de que el gobierno de Venezuela aún no había tomado las medidas necesarias para evitar situaciones peligrosas o conflictivas entre las autoridades del Puerto y los vapores alemanes que allí arriban y toma como ejemplo el caso del vapor <<Latharingia>>, que ya había tenido un conflicto con las autoridades del Puerto Cabello en 1874-1875 y que ahora se encontraba en una situación similar, pero esta vez producto del apresamiento directo por dichas autoridades y que motivó un conflicto diplomático entre ambos gobiernos. El gobierno venezolano sospechaba que el <<Latharingia>> proveniente de Curazao traía dentro de su tripulación conspiradores contra el régimen de Guzmán, así que Erwin Stammann solicita una entrevista personal con el presidente para aclarar las cosas por

26 Ibid, folio: 161.

27 Ibid, folio: 170.

intermedio del canciller venezolano J. M. Blanco. El inconveniente pudo aclararse nuevamente por la vía diplomática, pero bajo el precio del menoscabo de las relaciones binacionales.

Otro elemento, inusitado desde cualquier plano político para la época, fue la acusación interpuesta por el imperio alemán hacia el gobierno venezolano que elevaría la tensión a su máxima dimensión y es que Stammann acusaba a Guzmán y a sus allegados de estar promoviendo actividades comunistas en Venezuela. Efectivamente, Erwin Stammann, ministro alemán en Caracas, advirtió a Bismarck en 1877 y otra vez en 1888 que, aún cuando Guzmán Blanco había vuelto al poder, “las ilimitadas demandas de los elementos de color” de Venezuela hundirían pronto al país en “un caos y una guerra racial.” Tal vez recordando la reciente Comuna de París, que había perturbado tanto a Bismarck, Stammann asomó el temor de que “un espíritu comunista” dominaba a Venezuela. Así lo refiere Herwig en su obra citada.²⁸

El 24 de marzo de 1877, el Infrascrito Encargado de Negocios Imperial Alemán Erwin Stammann informaba justificando una encubierta acción espía desvelada por el Estado venezolano, que:

Como la corbeta de S.M.I. << Nymphe >> comandada por el capitán de corbeta Von Kall que subió el 23 de marzo a la rada de la Guaira con destino a Jamaica no saludó aquella plaza por el motivo de que sólo tiene a bordo nueve cañones. El consulado Imperial en la Guaira lo había puesto en conocimiento de las autoridades respectivas.²⁹

Dicha corbeta merodeaba peligrosamente las costas de La Guaira con ánimos de conspiración, cuando no de tanteo para una posible invasión alemana, que solamente estaba en los sueños de Stammann puesto que no contaba con la anuencia del canciller. Por lo menos no aún. Sin embargo, refiere Herwig, Berlín aparentemente estuvo de acuerdo, al advertirle al gobierno de Baviera que “del carácter comunista de la revolución cabía temer lo peor” en Venezuela.³⁰ A fines de 1879, el Reich despachó a Venezuela el buque escuela <<Nymphe>>, para detectar este “espíritu comunista.”³¹

Iniciada la década de los ochenta, las reclamaciones en una y otra nación, cobrarán de allí en adelante nuevos matices. Un ejemplo suscitado proviene de los informes emanados desde la Casa de la Legación Imperial Alemana en Venezuela,

28 Herwig, H. Op. Cit., p.27.

29 *Se saluda en La Guaira al pabellón alemán con motivo del incidente ocurrido con los buques Franz y Marie Sophie*. Subserie: Cortesía Internacional. Vol. 52, exp. 1, folio: 31

30 Herwig, H. Op. Cit., p.29.

31 *Ibidem*, p. 69.

cuando el 05 de agosto de 1880 el Infrascrito Ministro Residente del Imperio Alemán reclama al Ministro de Relaciones Exteriores, Pedro José Saavedra, que le fue negado el acceso por un empleado de la aduana al encargado del consulado imperial Jr. Kompf para abordar el vapor alemán << Bavaria>>. Esto le fue negado por el administrador de la aduana de Puerto Cabello “con la observación de que un documento no estaba en armonía con las leyes de Venezuela.”

En un oficio emitido por la Casa de la Legación se precisa el suceso: “El suscrito se toma la libertad de pedir muy atentamente al señor Pedro J. Saavedra se sirva dar explicación sobre este caso porque no le es conocida ninguna ley que prohíba a los cónsules extranjeros la condición de un permiso para visitar un buque de su nación.”³²

El gobierno venezolano explica a la Legación Imperial de Alemania a través de un comunicado oficial que no puede mantener a “bordo de la nave ninguna persona durante su descarga por el peligro que puede acarrear y la incomodidad misma al despacho de buque”³³ que después de la descarga del buque el cónsul si puede ir a bordo.

Lo determinado por el Ilustre Americano presidente de la república se apoyó única y exclusivamente en la determinante “prohibición de la ley de régimen de aduanas, que declaran no poder ir a ninguna persona ‘a bordo de la nave durante su descarga...’”³⁴ La declaración firmada el 09 de Septiembre de 1880 proviene del Ministerio Interino de Exteriores al Ministro Residente del Imperio Germánico, Sr. Erwin Stammann en respuesta a la nota consular del 24 de agosto de 1880, lo que generaría una fuerte disputa en la interpretación de leyes consulares entre ambos países. “Cada quien puede determinar lo que permitirá o no a los cónsules extranjeros”, en respuesta a las peticiones impositivas de E. Stammann. “Así se ve la ley 6ta Tít. 11, Libro 6 de la Novísima Recopilación de España, ley confirmada por Real Orden de 8 de Mayo de 1827, les prohíbe allí, aunque sea entre vasallos de su propio soberano, todo acto de jurisdicción...”³⁵ Así rebate el Estado venezolano los argumentos del gobierno alemán, *con leyes que provenían del régimen español*, dice Stammann en su nota de protesta del 10 de septiembre de 1880.

32 Ibid

33 Vol. 40, folio: 299.

34 Vol. 40, folio: 301.

35 Vol. 40, folio: 303.

El documento citado refiere que “en la serie de años que lleva de representar aquí a su patria, nunca se habían suscitado dichas dificultades, o lo que es lo mismo, que se ha dado otra inteligencia a la lei”,³⁶ refiriéndose Stammann a que el Estado concede la razón al administrador de la Aduana de Puerto Cabello cuando debió concederla al Imperio Alemán. Pedro J. Saavedra, canciller de la república, le responde a aquél que la visita de buques y personas están sometidas a la ley venezolana aún siendo ésta primitiva, provocando un período difícil en las relaciones consulares que tuvo como centro el caso del buque de guerra <<Bavaria>> en costas venezolanas.

Contradiendo los argumentos del Ministro Residente Stammann, sostiene Saavedra, que a los alemanes se le han dado en el país los mismos derechos que a los de otras naciones aún usando o teniendo “ a la mano envejecidas leyes españolas de 1827 las cuales no tienen valor respecto a los deberes administrativos impuesto a los cónsules alemanes”, según Stammann, para quien además alega en su nota de protesta como Infraescrito Ministro Residente del Imperio Alemán, “que la doctrina del derecho internacional sobre los deberes; derechos consulares no se alteran ni por disposiciones legislativas aisladas ni por deducciones análogos.”³⁷

En definitiva:

El Ministro Residente Imperial por la presente protesta formalmente ante el Ministro Interino de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos de Venezuela contra los obstáculos puestos a los cónsules imperiales alemanes en el camino del cumplimiento de sus deberes oficiales, i a la vez que se reserva todos los derechos, lo apena el tener que reconocer al gobierno de Venezuela responsable en todo sentido por los inconvenientes que pudieran resultar de este asunto.³⁸

La Legación del Imperio Alemán puso en consideración del Ministro del Imperio el artículo 70 de la Ley XVI del Código de Hacienda que prohíbe la entrada a bordo de toda persona extraña a su rol: y el 71 que añade, que puede conceder “el permiso por el jefe de la aduana cuando la tripulación no sea suficiente para la descarga: esta requiere el auxilio de caleteros... y que esta ley rige también para las legaciones de Francia, Inglaterra e Italia en condiciones de igualdad.”³⁹ En ese sentido, y en aras de retomar las buenas relaciones con Venezuela, “el Imperio alemán reconoce las leyes

36 Ibid.

37 Vol. 40, folio: 307.

38 Vol. 40, folio: 308.

39 Vol. 40, folio: 311.

venezolanas.”⁴⁰ El desenlace de tan engorrosa y delicada situación representó un triunfo diplomático para Venezuela.

De nuevo en octubre de 1880, la situación vuelve a tornarse delicada cuando una guerra civil dañó las propiedades de comerciantes alemanes, especialmente en Maracaibo, donde ellos dominaban el comercio cafetero venezolano y también el colombiano. Bismarck, sin embargo, se mantuvo en calma mientras que Francia y los Estados Unidos mandaron rápidamente barcos de guerra a Venezuela para proteger a sus súbditos.

La cautela de los alemanes, comenta Herwig, alcanzó tales alturas, que en febrero de 1880 el comandante de un buque escuela alemán (teniente comandante Matthesen) se rehusó categóricamente a acudir en auxilio de súbditos alemanes que decían estar en peligro a causa de una revolución local junto al río Orinoco. Temiendo que su intervención pudiera ser interpretada como intromisión en los asuntos internos venezolanos, el oficial adujo que *mi misión primaria es entrenar a mis cadetes navales*.⁴¹

Una década después, exactamente para 1891, el contexto de las tensiones anuales por las razones señaladas de esta fase de las relaciones venezolanas con Alemania cambia de espectro. Podría afirmarse que hubo una etapa de transición en dichas relaciones caracterizadas por la distensión que duró casi diez años.

Luego vendría la época dura de Guillermo II quien asumía drásticas acciones en el contexto de los roces interimperialistas y por motivos de prestigio internacional. Una de sus acciones emblemáticas fue cuando le informó al canciller Leo von Caprivi que estaba enviando los buques de guerra a Venezuela porque, *además de Inglaterra y Estados Unidos, hasta Francia estaba representada allí por una escuadra*.

La rencilla entre las potencias navales cobrará tanto empuje que no se omitirán minúsculos detalles para elevar quejas al Estado venezolano por cualquier situación que evidencie que éste favorecía a una potencia más que a otra. De hecho, el 31 de Octubre de 1892, la Legación Germánica en Venezuela en nombre de su ministro el conde de Kleist, refería lo siguiente:

El gobierno anterior de los Estados Unidos de Venezuela expidió el 27 del mes próximo pasado una resolución, que por falta de otro órgano fué publicado en La Opinión Nacional, por medio de la cual se prohibió a

40 Vol. 40, folio: 313.

41 Herwig, H. Op. Cit. p.165.

los buques procedentes de Alemania la entrada en los puertos venezolanos.

Prescindiendo de que aquella medida era injusta, por cuanto se refería solo á buques alemanes y no igualmente á buques franceses, en cuyo país reinaba el cólera á lo menos en igual grado, creo poder entregarme á la esperanza de que esté revocada aquella medida, porque según las comunicaciones oficiales que me han llegado es de considerarse como extinguida en Alemania esa horrible enfermedad. Kleist.⁴²

El 01 de noviembre de 1892 el gobierno venezolano responde al conde de Kleist que la medida de cuarentena rige “en todos los puertos de la República para las embarcaciones llegadas de cualquier punto de Europa infestado por aquella”.⁴³

La Residencia del Ministro del Imperio Alemán en Venezuela, el día 19 de noviembre de 1892, transmite la misiva que sigue a continuación al canciller venezolano Ezequiel Rojas:

Con referencia a mi atenta comunicación del de corriente mes, relativa a la casi completa desaparición de cólera en Alemania y de la no transmisión de esta enfermedad en las mercancías, tengo á honra... se digne tomarlo en consideración, si no sería posible suspender la cuarentena del vapor Alemán <<Flandría>> llegado ayer a la Guayra, ó por lo menos disminuirla.⁴⁴

El 19 de Noviembre de 1892, el Ministro de Relaciones Exteriores Pedro Ezequiel Rojas, respondió al Ministro del Imperio Alemán, conde de Kleist, que procedería a levantar la cuarentena del buque <<Flandría>> siempre y cuando pase por las “leyes vigentes sobre sanidad ó á las medidas preventivas en que, por tal respecto, descansa la seguridad pública.”⁴⁵

Un último suceso que no debería desdeñarse para cerrar este capítulo sucedió el 04 de marzo de 1895, cuando la Legación imperial de Alemania en Venezuela, comunicó al Ministro Pedro Ezequiel Rojas el siguiente argumento:

El capitán de vapor <<Scotia>>, de la compañía Hamburgués-Americana de Navegación por vapores paquetes, se ha quejado ante mí de que, al efectuar su salida de la rada de Puerto Cabello en la tarde del 28 del mes pasado, se hicieron, sin ningún motivo, varios disparos desde el fuerte a la lancha que se ocupaba en recoger las amarras... las valas pegaron cerca del bote. El tercer disparo pasó cerca de los pasajeros.⁴⁶

42 AAMRE. *La Legación Alemana solicita la revocación de la medida contra el cólera referente a los buques procedentes de Alemania*. Subserie: Gestiones, quejas y reclamaciones de funcionarios alemanes en Venezuela a favor de súbditos alemanes. Vol. 41, exp. 7, folio: 86.

43 Ibid, folio: 87.

44 Ibid, folio: 89.

45 Ibid, folio: 89.

46 AAMRE. *La Legación Alemana se queja por varios tiros hechos desde el castillo de Puerto Cabello al zarpar el vapor alemán scotia*. Subserie: Gestiones, quejas y reclamaciones de funcionarios alemanes en Venezuela a favor de súbditos alemanes. Vol. 42, exp. 12, folio: 243.

Argumentaba el Ministro de la Legación que se cumplió el reglamento del puerto, según el cual no puede salir ningún buque después de las 6 de la tarde. Sin embargo, el buque salió del puerto después de las 6:30 pm (así lo confirmó el Ministro de la Legación Imperial) por haber tropezado accidentalmente con una goleta danesa, que atrasó la salida. Aún así la Legación agradecería “que las autoridades competentes dictaran las medidas necesarias para evitar que se repita ese lamentable suceso en que se puso en serio riesgo la vida de algunos súbditos alemanes.”⁴⁷

Finalizando el siglo, un estadista naval intentará darle un nuevo giro a la política expansionista alemana. Para Herwig, Alfred von Tirpitz había llegado al ministerio de Marina en 1897, no sólo con la promesa de arrancarle más barcos al Reichstag, sino con un gran esquema para elevar a Prusia/Alemania, de potencia terrestre de primera línea, a potencia marítima de primera línea.

En su discurso inicial al parlamento, en diciembre de ese año, declaró abiertamente que la marina había llegado a convertirse, para Alemania, en *una cuestión de supervivencia*; no desarrollar el poder marítimo conduciría a la declinación primero económica y luego política.⁴⁸

El siguiente cuadro construido a partir de la manipulación de las fuentes primarias sobre los conflictos generados por la presencia de buques alemanes durante el gobierno de Guzmán, permitirá formar una idea de cuan grave fue la incursión de la flota naviera bélica alemana en el espacio marítimo venezolano:

47 Ibid

48 Herwig, H. Op.Cit., p.183.

BUQUE DE GUERRA	AÑO DEL SUCESO	SUPUESTO MOTIVO DE LA CONTROVERSIA
Marie Sophie	1869	Conspiración contra el gobierno venezolano.
Meteor	1870	Espionaje encubierto.
Teutonia	1871	Espionaje.
Latharingia	1874	Supuesto espionaje.
Latharingia	1875	Recelos por retención de carga argumentando preferencias hacia otro vapor francés.
Lasconia	1876	Retención del vapor quien argumenta preferencia hacia otros de distintas nacionalidades.
Latharingia	1876	Conspiración contra el gobierno de Guzmán.
Nymphe	1877	Conspiración contra el gobierno de Guzmán.
Nymphe	1879	Para detectar “espíritu comunista” en Venezuela.
Bavaria	1880	Negado el acceso por un empleado de la aduana al encargado del consulado imperial Jr. Kompf para abordar el vapor alemán.

CONCLUSIÓN

Las relaciones de la reciente república venezolana con el naciente Imperio Alemán, estuvo marcado por dos esferas: una comercial y otra geoestratégica. Esta última tendría para Alemania un componente vital. Venezuela era un territorio con un espacio marítimo prodigioso y clave para ser aprovechado por el imperio como puente naviero para pasear su escuadra marítima belicista. Para entender dichas relaciones habría que evaluarlas en dos tiempos. El tiempo de la diplomacia, expresada en la correspondencia y las notas consulares; su acuse de recibos, permanente y monótono, que era muy lento y cronológico. En cambio, el tiempo de la acción y reacción de los distintos incidentes en costas venezolanas, era rápido, aunque en ocasiones efectista, acumulativo de resquemores y rencillas; retahílas y choques afrentosos que desembocaron diacrónicamente en un aparatoso bloqueo en costas venezolanas para 1902 y que debe asumirse como un hecho coyuntural y resultante de una diplomacia cruzada entre Venezuela y Alemania. Al principio, la actitud del Estado venezolano será de sujeta anuencia a la llegada de las flotas navales del recién Imperio. Las otras potencias que ya conocían el espacio marítimo venezolano actuaron de correspondencia con su nuevo vecino móvil. Como se subrayó, el Estado venezolano no pondrá objeción alguna para que arriben buques imperiales, pues estaba en franca armonía con las leyes internacionales y la diplomacia entre naciones *amigas*.

Esa demostración de vivo interés del gobierno venezolano ante la comitiva de la armada alemana expresa un mutualismo entre las partes, del imperio hacia Venezuela por su cercanía al canal de Panamá y por las oportunidades que ofrecía la región caribeña con sus territorios casi vírgenes y su entrañable riqueza, para lo cual Venezuela no era excepción, sino prioridad y, a su vez, el gobierno venezolano necesitaba la amistad de esta emergente potencia para recibir los talantes de su empuje, desarrollo y geoestrategia en el mar. En algunas ocasiones, inclusive, recurrirá al poderío alemán para confrontar la odiosa doctrina Monroe estadounidense. Parece, por lo tanto, algo ingenua la afirmación de Herwig al señalar que los buques alemanes no eran enviados para que se apoderaran de tierras o bienes en nombre de Reich, sino porque su bandera debía ser izada junto a la de Gran Bretaña y Francia, aduciendo además que el prestigio, el orgullo y el fervor nacional impulsaban la mayor parte de la política del emperador en América del Sur. Lo que sí parece corresponderse con la realidad de las relaciones diplomáticas entre Venezuela y Alemania es cuando Herwig asegura que las

acciones alemanas en Venezuela caen dentro de la amplia definición de <<Imperialismo>>.