

UN INFORME DE INTELIGENCIA NAVAL ALEMÁN SOBRE ASFALTO Y PETROLÉO EN EL DELTA DEL ORINOCO, 1902

Domingo Irwin

Centro de Investigaciones Históricas

“Mario Briceño Iragorry”. UPEL-IPC. Venezuela

dirwin@cantv.net

RESUMEN

Procuramos en este ensayo ofrecer un comentario, recurriendo metodológicamente al análisis documental y la crítica histórica, de un escrito redactado por el oficial al mando del Buque de su Majestad “Falke” en abril 21 de 1902. El escrito en cuestión es calificado de “Informe Político-Militar y Marítimo” y fue firmado por el capitán de corveta (*Korvettenkapitän*) Musculus [Sic]. Interesan particularmente las referencias a una empresa alemana de asfalto y petróleo en la isla de Pedernales, así como la entrevista que sostiene el oficial germano con el banquero y general venezolano, cabeza visible de la Revolución Libertadora, Manuel Antonio Matos en Puerto España, Trinidad. La crítica positiva fue relativamente fácil, debido a la naturaleza del texto: un rutinario informe de inteligencia naval. Las operaciones negativas de exactitud y sinceridad aplicadas al documento en cuestión, fueron ciertamente interesantes; otro tanto se puede decir del examen de contenido de las noticias históricas presentes en el escrito; procurando la brevedad, un análisis documental que no abre fantasiosas nuevas visiones del acontecer histórico criollo, pero sí aportes modestos y de interés para la crónica histórica básica del 1902 venezolano. Como colofón se argumenta la importancia que tiene el análisis documental y la crítica histórica, en la formación de los estudiantes de historia en un instituto de formación docente y la necesidad de fortalecer los espacios institucionales para que tal siga siendo el caso.

Palabras clave: Historia de Venezuela, análisis documental, crítica histórica

A german naval intelligence report on asphalt and oil in the Orinoco delta, 1902

ABSTRACT

We seek in this essay to offer a comment, methodologically using documentary analysis and historical criticism, of a letter written by the commanding officer of Her Majesty's Ship "Falke" on April 21, 1902. The letter in question is labeled "Political-Military Report and Maritime" and was signed by the captain of corvette (Korvettenkapitän) Musculus [Sic]. Particularly interested in references to a German oil asphalt and Pedernales Island, as well as holding the official interview with German banker and Venezuelan general, the visible head of the Liberating Revolution, Manuel Antonio Matos in Port of Spain, Trinidad. Positive criticism was relatively easy, due to the nature of the text-a routine naval intelligence report. Negative transactions accurately and honestly applied to the document in question, were certainly interesting, same can be said of the examination of historical news content present in the document; seeking brevity, documentary analysis does not open new visions of fantastical events historic Creole, but modest and interesting contributions to the basic historical chronicle Venezuelan 1902. To conclude we argue the importance of documentary analysis and historical criticism, in the training of students in a high school history teacher training and the need to strengthen institutional spaces such remains the case.

Keywords: History of Venezuela, document analysis, historical criticism

Recibido: 19/02/2013

Aprobado: 17/04/2013

I.- Sobre la heurística y las condiciones básicas del documento

El primer paso en el proceso de investigación documental es localizar la fuente y estar en capacidad de avanzar en el proceso de descodificación del texto en cuestión. El escrito que analizaremos proviene de una recopilación de documentos bajo el título de *Documentos de la Cancillería Alemana Relativos a Venezuela 1902*; fue publicado 1980, en Caracas por el Instituto Autónomo Biblioteca Nacional-Fundación para el Rescate del Acervo Documental Venezolano (IABN-FUNRES) y presenta un prólogo responsabilidad de Rafael Ramón Castellanos y Pedro Gatti; de las 781 páginas del libro, abarca el documento que comentamos en esta ponencia las 108-110. Una peculiaridad de esta compilación de documentos impresos es que no están numerados éstos, presentando sí un

apretado resumen del contenido de cada uno de los documentos efectuado por los compiladores del libro.

El texto es una traducción del idioma alemán al castellano; lo cual es una dificultad inicial y que obligaría a cotejar la versión original con la traducción (la versión original debe reposar en la colección FUNRES de la Biblioteca Nacional en el Foro Libertador de Caracas); pero dado lo básico de nuestro análisis en esta oportunidad dejamos para otra ocasión esta necesaria operación de cotejo. Se destaca esta condición, claro está, por obvias razones metodológicas vinculadas con la objetividad en la aplicación del bien llamado método histórico del análisis documental.

El autor del documento firma como Musculus [Sic], señala que lo redactó navegando el río Amazonas, el 21 de abril de 1902 y lo califica como: “Informe Político-Militar y Marítimo”. Señalan los traductores que es una transcripción del documento “B.2325 / Comandancia /Buque de Su Majestad ‘Falke’. / G.B. N° 73 / Confidencial A. 8744” (p. 108). Evidentemente la recién cita textual corresponde a la identificación que presenta el documento en los archivos alemanes donde originalmente reposa, si hay errores de transcripción son “menores”; es decir, no hay duda razonable sobre la originalidad y autenticidad del documento y así lo admiten los compiladores.

La traducción se aprecia como fácil de leer, un tanto textual pero aceptable; en algunos casos se menciona al “Dr. Schaffernoth” (p. 108) y en otras como “Dr. Shaffernorth” (p. 109); son detalles que no afectan el contenido cierto del documento. Éste temáticamente está fraccionado en dos segmentos. En el primero se refiere a la entrevista con el general Manuel Antonio Matos y en el segundo a la compañía de asfalto y petróleo alemana en Pedernales, en el Delta del Orinoco. El estilo del documento es descriptivo, breve y directo.

II.- Avanzando en la crítica positiva

Sobre la autoría del documento una breve consulta en internet (vía google con las palabras claves SMS Falke y Friedrich Musculus, visto por última vez el 21 de abril de 2013) nos permite identificar al entonces capitán de corveta Friedrich Musculus (1862-1942) como oficial al mando del “Falke”; lo fue desde octubre de 1901 hasta octubre de 1903; oficial naval profesional alcanzó el grado de contralmirante (*Kontreadmiral*); siendo

el *attache* naval alemán en Londres, desde 1912 hasta 1914. El bajel era un crucero ligero, que estuvo activo en la marina de guerra alemana hasta 1913. Se reporta que en marzo de 1902 ancló en Puerto España, Trinidad y después en el Delta del Orinoco y navegó luego por el río Amazonas. Con lo cual se reafirma la información básica sobre los aspectos del texto en lo que atañe su autoría y lugar de origen inicial.

Para inicios del siglo XX las aguas marítimas venezolanas fueron visitadas en numerosas ocasiones por naves de guerra extranjeras: británicas, francesas, alemanas, holandesas, españolas, italianas y norteamericanas. Los oficiales en esas visitas en tiempos de paz, enviaban informes de inteligencia a sus respectivos almirantazgos y éstos los remitían al ejecutivo de sus naciones; casi siempre a las Secretarías o Ministerios de Relaciones Exteriores o a las Cancillerías. Eran escritos breves, donde se comentaban aspectos considerados de interés durante el viaje realizado. Por cierto que el *Falke* fue una de las naves de guerra alemanas que actúan contra la soberanía de Venezuela, durante el bloqueo naval de nuestras costas (diciembre-febrero de 1902-1903) en cooperación con otros buques de guerra británicos e italianos.

Para abril de 1902 las conversaciones entre la *Foreign Office* británica y la *Wilhemstrasse* germana, sobre una potencial acción de fuerza naval contra Venezuela no habían llegado aún a ningún acuerdo definitivo, otro tanto podemos señalar del gobierno italiano. La decisión final del proceder conjunto y coordinado se efectuará en septiembre-noviembre en el caso de los alemanes e ingleses y prácticamente en diciembre en lo que atañe a los italianos. Pero desde comienzos del siglo pasado la presencia naval alemana en el mar Caribe era una realidad; con cañoneros como el *Panther*, cruceros ligeros como el *Gazelle* y el *Falke*, flameaban la bandera imperial alemana en puertos de las Antillas y Sur América.

El informe que presenta el capitán Musculus, es uno de rutina. Su estilo así lo evidencia. La intención no parece ser otra que reportar las experiencias fundamentales de su viaje hasta el Delta del Orinoco. Llama sí la atención que señala escribirlo más de un mes después de acaecidos los acontecimientos que narra y navegando por otro gran río de Sur América: el Amazonas.

III.- Sobre las operaciones negativas de exactitud y sinceridad

Muy a diferencia del lego en el análisis documental histórico, el investigador que rinde culto a Clío debe dudar de la exactitud y veracidad de los datos que aporta el escrito que esté analizando. La celeberrima duda metódica o sistemática está destinada a separar lo equivocado y falaz de lo certero y sincero. Resulta necesario resaltar que una equivocación no es necesariamente una mentira; ésta emerge cuando se puede demostrar que el dislate fue intencional, que el o los autores del escrito no podían dejar de saber que lo que estaban afirmando era errado. La operación rutinaria es una de cotejo con otros documentos previamente analizados o de autenticidad y certeza demostrada. Se procura así comprobar, es decir cotejando, si es posible borrar la duda inicial que se debe tener sobre la noticia histórica que ofrece el documento.

El primer párrafo del escrito que estudiamos en esta ocasión (p. 108) es ciertamente interesante, nos indica que el *Falke* se encontraba en Puerto España, Trinidad, en los días iniciales de marzo de 1902; agrega el capitán del crucero que por mera casualidad conoció y conversó brevemente con el “General Matos”. Llama la atención que no indica la fecha exacta de la plática, aunque indica que fue en la noche anterior que el mencionado personaje llegó a Puerto España, manteniéndose el barco donde arribó fuera del límite de las entonces tres millas náuticas reglamentarias para así estar en mar abierto. El bajel en cuestión lo identifica como *El Libertador*, señalando que era un “buque revolucionario” y que Matos decía ser el “Jefe del Partido insurgente en Venezuela”.

Claro está que se refiere al *Ban Righ*, rebautizado como *Libertador* por los partidarios de la Revolución Libertadora; una que avanzaba desde hacía meses para marzo de 1902 procurando derrocar al gobierno presidido por el general Cipriano Castro. Este barco, como es bien conocido, fue equipado con dinero aportado por la empresa asfaltera norteamericana New York & Bermúdez Company al banquero venezolano Manuel Antonio Matos; esta empresa operaba en el lago de asfalto de Guanoco y mantenía un pleito judicial en tribunales venezolanos con otra empresa sobre los derechos monopólicos para explotar esos depósitos.

Fue apertrechado el *Ban Righ-Libertador* con armamento militar de manufactura alemana y de otras naciones europeas en el puerto de Amberes y las cercanías de éste. Recibe apoyo de funcionarios consulares colombianos, en Londres y Bruselas, para

efectuar tales operaciones; el argumento esgrimido por éstos era que su destino final era el puerto de Colón, hoy Panamá pero en ese entonces todavía parte de Colombia.

El destino final del *Ban Righ-Libertador* fue la marina de guerra colombiana, tal como lo reporta el legajo documental: “*Register of Correspondence / British Legation Caracas (1902-1906)*”. A la letra, en 1904: “99 [Confid] Oct 26. ‘Ban Righ’. Has been purchased by Col. Govt.”; documento consultado por el autor de estas líneas en 1996 (hace ya 47 años; como la letra del tango podemos decir no sin cierta aprehensión: las uvas del tiempo nevaron mi cien) en la Public Record Office (PRO), Chancery Lane, Londres, bajo el código *F.O. 201[16]*; traducimos el texto en inglés a la letra: “99. [Confid] Oct 26. ‘Ban Righ’. Ha sido comprado por el Govt. Col.” Entiéndase, en la correspondencia N° 99, de octubre 26 de 1904 se presenta la información oficial que el gobierno colombiano había adquirido el *Ban Righ*.

El capitán del barco en cuestión cuando parte de Europa era de nacionalidad británica y de apellido Willis. Ya en su arribo a Puerto España, según informó el gobernador británico de Trinidad a la Legación Británica en Caracas, en marzo 24 de 1902, el celeberrimo *Ban Righ* atracó como un barco de guerra colombiano con el nombre de *Bolivar*, así sin acento: “24 *Ban Righ*. Arrived on 23 ed as Colomb: men-of-war ‘Bolivar.’ ” (P.R.O. F.O 201 [16]). Es decir, en buen cristiano, el 23 de mayo de 1902, el *Ban Righ* arribó como el barco de guerra colombiano *Bolivar*. Lo interesante del asunto es que la escuadra venezolana para ese entonces también tenía un cañonero bautizado como *Bolívar*, éste sí con acento. Así, existió un *Ban Righ*, luego *Libertador* y finalmente *Bolivar*.

El apoyo consular colombiano al *Libertador*, su cargamento y tripulación se pone una vez más de manifiesto en Puerto España, ya que según el informe del oficial naval germano, Matos “fue recogido en un bote de remos por el Cónsul colombiano en *Port of Spain*”. Interesante resulta lo que recuerda el militar alemán de su conversación con el banquero y autoproclamado general Manuel Antonio Matos: “mencionó su simpatía por Alemania donde recibió la mayor parte de su educación y señaló también que está recibiendo apoyo de una compañía bancaria alemana.” (p. 108).

Evidentemente Matos hablaba alemán, pero lastimosamente no se dan mayores detalles sobre la empresa germana en cuestión. Esto lleva a que surjan varias posibles especulaciones; que son eso meras posibilidades y como tal debe señalarse y comentarse si

se tiene oficio cierto de historiador, hipótesis a ser confirmada o descartadas fruto de una posterior investigación.

En otro documento de la compilación ya identificada (*Documentos de la Cancillería Alemana Relativos a Venezuela 1902*): “Materiales Bélicos Transportados Por El ‘Libertador’ ” (pp. 95-97) se reproduce un informe confidencial que envía la Legación del Imperio Alemán en Bélgica al Canciller germano von Bülow, en abril 11 de 1902. En síntesis, se describe cómo y por quienes fue apertrechado con materiales de guerra el *Ban Righ*. La empresa alemana que se menciona es “Fábricas Alemanas de Armas y Municiones, de Berlín” (p. 95), menciona ocho cañones y dos ametralladoras Hotchkiss [Sic], luego la traducen como “hotchkiss” con sus correspondientes municiones y accesorios “que llegaron desde Francia, vía Dunquerque” (p. 96); las empresas comerciales son “Casa de W. A. LINDEN [Sic]” (p. 95) y “la firma Dammien & Cie., de París.” (p. 97); se señala al “Sr. R. de Paula. Se trata de un inglés [Sic] y según los informes obtenidos, pertenece a una firma respetable” (p. 96); no lo menciona el documento pero éste era el vicecónsul colombiano en Londres y quien legalizó la documentación del *Ban Righ* fue “el Cónsul Colombiano en Bruselas” (p. 97).

En el segundo y el tercer párrafo del documento que redacta el capitán Musculus, ofrece información sobre su itinerario, en marzo 06 de 1902 debía partir rumbo a Pará; pero antes solicita la autorización de su oficial naval superior, comodoro Stiege, debió ser vía telegráfica, para acudir a mostrar la bandera imperial a solicitud del Dr. Schaffernorth [Sic] en la empresa alemana de asfalto y petróleo en la isla de Pedernales, en el Delta del Orinoco. Recurriendo, evidentemente al Diario de Bitácora del buque, informa que fondeó a las tres de la tarde frente a Pedernales, en el Delta del Orinoco, el día tres de marzo, inspecciona las instalaciones de la “mina de asfalto” (p.109), permaneciendo en esa un par de días y luego parte.

Las inconsistencias que se aprecian en las fechas no parecen ser, aparentemente, importantes y bien se pueden entender como gazapos de la traducción; lo medular del texto está en los datos que presenta en los cinco párrafos restantes del documento. Noticia histórica de interés sobre la Compañía de Asfalto-Orinoco, con datos se entiende que le fueron proporcionados al oficial naval germano por el Dr. Schaffernorth .

El doctor germano antes aludido, Carl Alfred Frank Scharffenorth según reportan Franco Urbani y Max Furrer (datos obtenidos en internet, vía google: *Terra*. Vol. XXIII, N° 34, 2007, pp. 129-146; visto por última vez el 21 de abril de 2013) era un doctor en geología alemán nacido en 1859, quien llega a Venezuela vía Trinidad en los años finales de la década de 1880; publica en el periódico germano *Tägliche Rundschau* unos siete artículos (1888-1890) sobre el Oriente venezolano y el Delta del Orinoco; su hermano menor (nació en 1868) era farmaceuta, Albert Wilhem Scharffenorth y se establece desde 1889 en Maturín. El geólogo del par de hermanos se casa en Caracas con Rosa Amelia Álamo en 1898. El apellido en cuestión es escrito en algunos textos como Scharffernorth o Schaffernorth o Scharffenorth; en todos los casos se refieren a la misma persona, el geólogo germano ya destacado y las diferencias son producto de errores de transcripción.

Señala el informe del oficial naval alemán que estamos comentado analíticamente, que los yacimientos en Pedernales pertenecían inicialmente a una empresa venezolana que los explotaba, pero un incendio afectó a la refinería, quizás no tan modesta suponemos, por ellos instalada y al carecer de los medios necesarios para efectuar las operaciones de reparación deciden venderla por un valor de 350.000 francos “a un sindicato de Hamburgo, el cual fue organizado por el Dr. Schaffernorth en el año de 1900” (p. 109). La concesión otorgada “abarcan aproximadamente unas 8.000 hectáreas e incluyen las Islas de Pedernales, Pesqueros e Isla de Plata.” (p. 109).

La Compañía de Asfalto-Orinoco; Urbani y Ferrer (2007, p. 133) la califican como la Compañía de Asfalto del Orinoco; contaba con instalaciones adecuadas para su funcionamiento; con 135 obreros margariteños, un par de obreros especializados alemanes en herrería y carpintería, un ingeniero de producción americano-alemán de apellido Freeman y quien se encarga de las operaciones mercantiles en Trinidad, hacia donde se exporta la producción, lo identifica como un alemán-danés con el apellido de Fechterburg. En un análisis cabal del documento se debe tratar de localizar información sobre estas personas; no lo hacemos en nuestro análisis debido al carácter básico el mismo.

Interesante resulta el que la compañía contaba con un “pequeño bote de motor de petróleo” (p.110) para sus viajes a Puerto España: *El Explorador* y que la producción era enviada en gabarras, contando también con “embarcaciones de vela” (p. 110).

Otro documento del Dr. Alfred Scharffenorth [Sic] presente en la compilación ya referida varias veces (*Documentos de la Cancillería Alemana Relativos a Venezuela 1902*) bajo el título de “El Apoderado General De La Compañía De Asfalto-Orinoco Solicita Del Comandante Del ‘Gazelle’ Que Le Sean Protegidas Sus Embarcaciones” (pp. 128-129), redactado en Puerto España en mayo 04 de 1902 nos ofrece mayor información sobre *El Explorador* y la goleta *Ibis*: “hago constar que la goleta de nuestra compañía ‘Ibis’ posee certificado de navegación alemán, pero el ‘Explorador’ navega bajo pabellón venezolano, siendo utilizado especialmente para la navegación en el Orinoco;” así, el *Explorador* era una embarcación no movida por vela o carbón sino por petróleo y bajo bandera venezolana en 1902. Como se mencionó anteriormente el *Gazelle* era un crucero de modesto tonelaje, de la marina imperial alemana.

El informe de Musculus sobre la potencialidad de los depósitos de asfalto y petróleo en Pedernales, evidencian que fueron tomados del exagerado optimismo del interesado en promocionar y resguarda la compañía que había contribuido a crear: el Dr. Schaffernorth. Sin desconocer que pueda ser una limitación en la calidad de la traducción, baste con citar textualmente dos casos. Describiendo la potencialidad de los yacimientos señala que a “una profundidad de 80-100 metros se encuentra petróleo rojo” (p. 109), pero en la página siguiente describiendo como llegar a esa profundidad menciona a la letra: “Hasta ahora se han logrado excavaciones mediante cilindros sobrepuestos hasta de 40 metros.”

Dejando los optimismos y las posibilidades a un lado, se concluye estudiando esta parte del documento que lo que ciertamente están diciendo es que se esperaba que a los 80-100 metros emergiera el petróleo muy liviano. El llamado petróleo rojo; pero tal no había sido el caso hasta marzo de 1902; con el método empleado solo se había llegado a la mitad de la profundidad requerida.

IV.- Examinando el contenido del documento

Una vez agotadas, en el caso que nos ocupa sólo en sus aspectos elementales, las operaciones analíticas sobre el documento pasamos al llamado, por algunos historiadores, examen de contenido; es decir, interrogar al documento y extraer de éste las noticias históricas que ofrece y evaluar la calidad de éstas respuestas. Mucho depende de las preguntas que le hagamos al documento y de la calidad de las críticas positivas y negativas

que hayamos efectuado con el escrito en cuestión. Algunas veces quedamos con más interrogantes sin respuesta que con una cantera de información, en otras con información dudosa que sirve para incentivar otras pesquisas sobre el tema investigado.

El documento evidencia más allá de la célebre duda metódica la existencia de una empresa alemana con sede en Hamburgo dedicada a la explotación de asfalto y petróleo en el Delta del Orinoco, en la isla de Pedernales desde 1900 hasta por lo menos 1902: Compañía de Asfalto-Orinoco o la Compañía de Asfalto del Orinoco. Interesante resulta obtener más información sobre la empresa venezolana que se ve por razones financieras llevada a vender sus instalaciones, suponemos su concesión y bienhechurías, a los alemanes.

El papel de promotor de la empresa en cuestión por el geólogo alemán con tan maltratado apellido en la ortografía por quienes a él se refieren en escritos varios, supera toda duda; como también denota un optimismo exagerado pero comprensible en las potencialidades de la empresa, que parece ser no se llegaron a materializar, pues poco se informa sobre esta compañía en la gran crónica escrita petrolera venezolana; aunque en el artículo de Urbani-Furrer (2007), ya mencionado, se informa que la empresa fue liquidada en 1904 y remite a otro texto de Franco Urbani (2001: “Actividades petroleras en la zona de Pedernales. Delta del Orinoco 1883-1904” *Boletín de las Geociencias en Venezuela*. 72: 3-21).

El documento que se analizó a lo largo de esta breve ponencia, bien ilustra sobre la *gunboat diplomacy*, es decir la diplomacia de cañoneras, muy en boja en esos otrora imperialistas tiempos; también, evidencia el papel expansivo y de estudio e investigación de la marina imperial alemana en aguas del Caribe y suramericanas en general para inicios del siglo pasado.

La entrevista entre el oficial naval alemán y Manuel Antonio Matos es ciertamente interesante, pero puede llevar al novel investigador a conclusiones carentes de base histórica cierta con definitivo apoyo documental. Lo que sí supera la duda metódica es el interés de Matos por congraciarse con el oficial naval al mando de *Falke* (en alemán la traducción puede ser Halcón) y confirma el apoyo que dieron a la Revolución Libertadora funcionarios consulares colombianos, en Trinidad, Bélica y el Reino Unido; sobre esto la evidencia documental es concluyente; aunque emerge la duda si eran procederes de

individualidades o expresión de las tensiones entre los gobiernos presididos por Cipriano Castro y el colombiano Marroquín Ricaurte.

Vincular una entidad bancaria germana, digamos por ejemplo hipotético el Diskonto de Berlín, con el financiamiento de La Libertadora confiando en la palabra de Matos ante el oficial naval alemán, en Puerto España, en marzo de 1902, sería un error analítico de principiantes o de dogmáticos o de parcializados. Lo que sí ofrece de valor histórico cierto el interesado comentario del banquero y general criollo, es que motiva para profundizar sobre este aspecto temático específico.

El origen alemán de buena parte del armamento de La Libertadora es un hecho confirmado documentalmente más allá de cualquier duda razonable. También era el caso con el armamento comprado por el gobierno de Castro a los germanos para defender su gobierno durante estos años de dolorosas guerras civiles venezolanas; tanto los fusiles “máuseres” del gobierno, así como los de los revolucionarios, requerían para su adquisición de créditos y/o facilidades bancarias, muy probablemente alemanas.

En el caso del armamento del *Ban Righ-Libertador* existe documentación oficial del gobierno germano que nos permite avanzar en esta dirección. Ésta emerge de la necesaria labor de cotejo a los datos que presenta el documento analizado al efectuar las operaciones negativas de exactitud. Pesquisar sobre las casas de W. A. Linden y la Dammien & Cie., de París son propuestas atractivas.

Un aspecto de esos detalles de la crónica histórica que llama la atención en el documento analizado, es el referente al pequeño bote movido por motores alimentados por petróleo y con bandera venezolana que tenía la Compañía Asfalto-Orinoco: El *Explorador*. Solo un muy modesto aporte que emerge al analizar el documento que nos ocupó por unas cuantas de horas. Son esos datos interesantes de crónica que emergen al descodificar los documentos históricos.

Con todo lo antes dicho en los párrafos anteriores nos adentramos en esa fascinante temática de las llamadas operaciones sintéticas y de integración. Unas que en realidad se materializan al redactar el discurso escrito de una monografía o ensayo histórico analítico. En el caso desarrollado en esta ponencia, simplemente se analizó un documento que nos ofrece información sobre inversiones en asfalto con pretensiones petroleras alemanas en la Venezuela de 1900-1902. Una evidencia documental más del interés de la marina de guerra

imperial germana por el Mar Caribe y las aguas suramericanas en los inicios del siglo pasado. Con algunas noticas de interés para avanzar temáticamente en el estudio del potencial apoyo financiero europeo a la criolla Revolución Libertadora y el muy modesto dato de una pequeña embarcación naval civil movida por petróleo y con bandera venezolana en aguas del oriente y Delta del Orinoco.

A manera de colofón

La idea básica de la ponencia fue motivar al estudiantado del IPC, en el análisis histórico documental. No se si cumplí mi cometido, en todo caso quedo en paz con mi conciencia; esa que motiva la labor de todo docente serio con formación histórica sistemática. Actividad difícil de desarrollar con el actual pensum del Instituto Pedagógico de Caracas, donde los ejercicios de análisis histórico documental están cada vez más acorralados, disminuidos y relegados a un nivel prácticamente esquemático, mucho más que estas modestas líneas.

Claro que no formamos investigadores en el IPC como sí lo hacen las Escuelas de Historia de las Universidades, pero muchas de las limitaciones de los bachilleres que llegan a nuestro Departamento de Geografía e Historia, son el resultado de haber disminuido, desde hace aproximadamente un par de décadas, los espacios institucionales que permitían ejercitar a los futuros docente de historia y geografía en el “abc” del análisis histórico documental.

Ojalá y no sea esta una voz que clama en el desierto; experiencia que no me es ajena como docente de historia venezolana. Como dice el sabio refranero popular: “la esperanza es lo último que se pierde”; es por ello, bien se puede agregar, que nunca debemos abandonarla.

Fuentes

Manuscritas:

Register of Correspondence / British Legation Caracas (1902-1906). Public Record Office (Chancery Lane), Londres, *PRO. F.O. 201 [16]*.

Impresas:

Documentos de la Cancillería Alemana Relativos a Venezuela 1902 (1980). Caracas, Instituto Autónomo Biblioteca Nacional-Fundación para el Rescate del Acervo Documental Venezolano (IABN-FUNRES), 781 pp. Prólogo: Rafael Ramón Castellanos y Pedro Gatti.

Internet:

Google: SMS Falke (Schiff, 1891) de.wikipedia.org/wiki/ Visto por última vez abril 21 de 2013.

Google: Liste deutscher Admirale de.wikipedia.org/wiki/ Visto por última vez abril 21 de 2013.

Google: Franco Urbani y Max Furrer (2007) “Caripe and the Guácharo cave by Dr. Alfred Scharfernorth”, 1890. *Terra*. Vol. XXIII, N° 34, pp. 129-146. http://www.saber.ucv,ve/ojs/index.php/rev_terr/article/download/1276/1202 Visto por última vez abril 21 de 2013.