Los buques del Imperio Ruso en el Perú

Zivana Meselazic de Pereyra

Aunque un espacio enorme separaba al Perú del Imperio Ruso, existían aún en la Época Colonial peruana las relaciones entre ellos, a este tiempo posibles únicamente a través de los mares (si se excluyen aquellas llegadas remotas de gente siberiana por vía terrestre, descritas por los antropólogos), que se prolongaron y ampliaron en la época del Perú Republicano. Ellas fueron cortadas por la Primera Guerra Mundial, cuando el Imperio Ruso se transformó en el primer Estado Socialista: La Unión Soviética.

ÉPOCA COLONIAL

Rusia[1] como un gran Estado comienza a instituirse por los siglos X y XI, cuyo desarrollo ha sido cortado por las invasiones de mongoles. Su poder se restableció durante el gobierno de Pedro «El Grande» en el siglo XVII. Ya en esta época su territorio se expandió a través de tres continentes: Europa, Asia y América, poblado por diferentes pueblos de diversas razas (eslavos, tártaros, turomenios, armenios, etc.). Durante el reinado de Pedro «El Grande» se levantó este país feudal a la par con otros Imperios europeos, aceptando a muchos hombres eruditos de otras naciones. En el país se establecieron las escuelas civiles y militares de alto nivel para la población dominante del país o se mandaba a los nobles jóvenes a mejores escuelas en el ex-

1 Rusos, el grupo más grande de los eslavos del norte.

tranjero. El año 1719 inscribieron a un grupo selecto en la Guardia Marina Española[2], pero antes mandaron otro a la Escuela Marina de Perasto-Golgo de Cattaro [3].

Para custodiar las fronteras de este inmenso territorio era necesario desarrollar sus fuerzas armadas de tipo terrestre o marítimo. Además era necesario tener una flota mercante para trasladar las materias primas, los productos, o la gente, de uno a otro lado del país o fuera de él.

Debido a que limitaba con varios mares: el océano Ártico, el Pacífico, el Mar Negro, el Caspio, el Báltico, y otros, necesitaba para su comunicación mantener su flota marítima. Para poder navegar era necesario conocer los mares. A este problema dieron los rusos mucha importancia. Se conocen sus primeros viajes y descubrimientos realizados, entre otros, por Semen Dezhnev en 1648 y después el de Micklucho Maclay o de O.V. Kotzebue en «Rurik» o en «Nimrog» en Antártico por 1908.

Pedro «El Grande» fundó un Corpus de cadetes de marina al que se adicionó, en 1803, una escuela de navegación en San Petersburgo, donde ya existía una escuela de la marina mercante para los capitanes y los constructores navales. Este tipo de escuelas se establecieron también en Arhangelsk y Nicolayev, y además de éstas, en San Petersburgo. En Arhangelsk y en Odesa funcionaron las escuelas de navegación y en Nikolayev una escuela para pilotos.

La marina rusa no tuvo en principio tanta importancia ni tanto brillo como su fuerza militar terrestre, cuya obligación era cubrir una enorme superficie y cuidar sus vastas fronteras. Su situación era muy diferente también a la que poseía el Imperio Británico, que tenía un enorme territorio colonial disperso en todos los mares, por lo que necesitaba y mantenía una flota numerosa y muy bien organizada.

La flota rusa se dividía en tres escuadras: la del Báltico, la del Archipiélago y la del Mar Negro.

A principios del siglo XIX el comercio ruso se encontraba en manos de los extranjeros: así en Kronstadt -puerto- existían 42 casas comerciales rusas, 62 pertene-

2 Entraron: Alexeef, Cosgin, Llatichof, Tolbouqin, Parahof, Suchotin, Cucharin, Zinofief, Schipitof, Aniscof, Nepluf, Rascorilet, Abrutin, etc. Varios de estos apellidos serán conocidos a través de la historia de Rusia.

3 Perasto estaba de vasallo de Venecia, a que lo recomendó el emperador ruso para que envíe a sus cadetes en esta escuela. Entraron: Ivanicivich, Laban, Galicin, Iglkoow y Danilovich(sic).
Pedro «El Grande» de su viaje a Inglaterra llevó consigo a 3 capitanes de marina de guerra, 23 de mercante, 40 tenientes, 30 pilotos, 30 cirujanos, 300 ingenieros y artistas. Sin embargo cuando Inglaterra reprochó a Rusia por no recibir barcos de otras naciones en sus puertos, le contestaron: «que el océano no permitía que se lo cerrase y era el camino de Dios, abierto para todo el mundo» (Gelcich, F., 1889).

cían a los Estados Unidos de Norteamérica, 594 a Inglaterra, 17 a Bremen, 77 a Prusia, 43 a Suecia y 54 a Francia. Un siglo antes, en 1716, sólo habían 16 casas comerciales donde se producía un intenso movimiento de intercambio comercial. En el siglo XIX mejoró el transporte y con ello la venta de los productos comerciales[4].

Rusia contó en esta época con tres grandes compañías mercantes:

- La Compañía Americana, creada en 1794, en Petersburgo (hoy Leningrado); de ella dependía la América Rusa (Alaska y otras islas), con varias sucursales en Moscú, Irkoutsk, Kasan, etc.
- La Compañía de Navegación a Vapor, fundada en 1823.
- La Compañía Rusa de Sureste, para navegar en varios ríos interiores de los mares Báltico y Negro.

Aunque el territorio ruso estaba muy distante del Perú, sus navíos pasaban frente a nuestra costa, en general, por dos razones:

- Dados sus viajes de exploración por los mares, para conocer las vías marítimas.
- Algunas veces en sus viajes hacia Alaska, la América Rusa, descubierta en 1677 por Vladimir Atlasov y ocupada en 1701. Asimismo, pasaban varias veces hacia Hawaii, después de doblar el Cabo de Hornos, sin aproximarse a nuestra costa pacífica.

Pero algunos historiadores españoles niegan a los rusos la primacía, como se puede apreciar en la siguiente cita(tomada del Majó Framis, 1959):

« Y también fray Palóu cuenta que los navegantes españoles saltados a tierra, con Arteaga en cabeza, llamaron ya al puerto aquel Santiago y llevaron una gran cruz, como signo de posesión, la que plantaron en una elevada colina para que se viese bien desde el mar. Subieron a la colina cantando el himno litúrgico Vexilla regis..., porque todos eran piadosos y, especialmente, el comandante Arteaga, piadosísimo se hizo acta y declaración. Arteaga tomaba posesión de Alaska para España!...Estas son cosas pasadas, parecen cosas de prolijidad innecesaria, y, empero, son el asombro mismo de que ocurrieran no más que un siglo antes de revoluciones de septiembre, de carlistas y de la decadencia; ya son el asombro que ignora el español contemporáneo. ¡Alaska para España! En el primer tercio del siglo XIX, por estos parajes habían rusos, subidos a mayores orgullos a causa de sus victorias sobre Napoleón y de un congreso de

4 Wohlen A. (1844), describe aparte la Rusia euroasiática de aquella americana de donde generalmente se exportaban las pieles. Nelson N.F (1877) menciona lo mismo.

Viena en el que el zar emitió todos los dictados. Disputaban estos rusos sus fronteras con los ingleses del inmenso Canadá. A España no se le ocurrió mediar en la disputa, alegando sus derechos de primitivo ocupante y poseedor. Eran tiempos fernandinos, y, consecuentemente, los de la almoneda de España.»

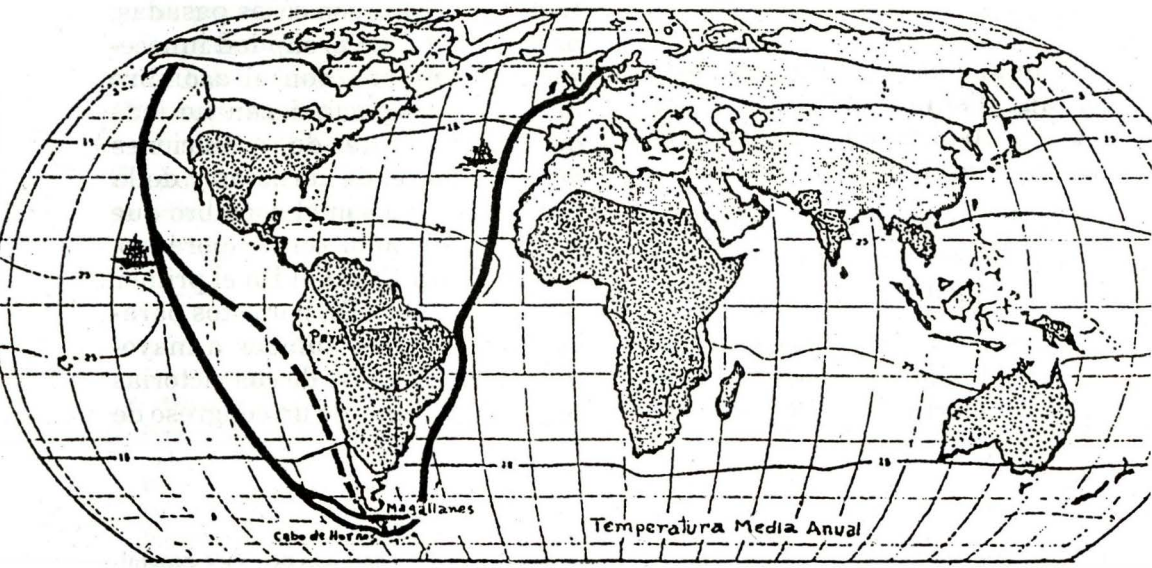
NAVEGANTES, CONQUISTADORES Y COLONIZADORES ESPAÑOLES – TOMO III

VIDA Y HECHOS DE FRAY JUNIPERO SERPA, FUNDADOR DE CALIFORNIA.

Es interesante subrayar que su ruta frente a nuestra costa fue en esta época la vía rusa muy práctica y corta, si se excluye la navegación por áreas árticas, que no la usaban aunque las conocían, por las condiciones climáticas precarias que se notan en el mapa adjunto.

De estos viajes rusos se deben excluir los fines de conquista (imperialista) debido a que a Rusia le sobraba su propio territorio; así, pronto va a deshacerse de Alaska, debido a la difícil comunicación en esta época, vendiéndosela a los Estados Unidos de Norteamérica.

Derivado de nuestra dependencia de España en la época colonial, nuestras relaciones con el Imperio Ruso reflejaban aquéllas entre estos dos países. Sus contactos diplomáticos fueron establecidos después de la unificación de España,



bajo los Reyes Católicos. Entre los viajeros del siglo XVI en el libro de García Mercadal se menciona estos contactos[5]. Las relaciones se mantuvieron a nivel de los reyes de ambos países debido a que todas estas dinastías europeas estaban emparentadas. Ya se mencionó que algunos rusos de guardia marinas(Valgoma, 1943) habían sido educados en España en 1719, debido a que fácilmente pudieron satisfacer las exigencias de tener cuatro abuelos nobles para ser admitidos. Varios de estos apellidos van a surgir en la historia rusa.

Pero los primeros contactos oficiales, como se mencionó, se produjeron a comienzos del siglo XVI, descritos por Juan Dantisco:

VIAJES DE EXTRANJEROS POR ESPAÑA Y PORTUGAL

JUAN DANTISCO, EMBAJADOR POLACO EN LA CORTE DE CARLOS V, 1526 (ENERO-JUNIO) VERDADERO OBJETO DE LA EMBAJADA DEL EMPERADOR AL MOSCOVITA Y AL POLACO.

El envío del embajador de España a Moscú tuvo como fin provocar el pleito entre Rusia y Polonia y así evitar su ayuda al rey Luis de Hungría y Bohemia atacado por los turcos; así sería más fácilmente conquistado por la casa de Austria. Además se describe la llegada de los embajadores rusos, cuyo jefe fue el conde Nigarollis. Su embajador Antonio Comintibus murió en España de fiebre aguda. El propósito de su llegada, según sus declaraciones, fue organizar con España, la cual considerábase una potencia, la guerra común contra los turcos. Para este fin ofrecieron en 1527, entre otros, mandar 50,000 caballos, lo que asombró debido a que España tenía problemas de pasto para sus propios caballos. No se realizó ningún contrato y los despidieron.

En el mismo libro (prólogo del Tomo II) se especifica la llegada de otro embajador ruso:

"En 1667-1668 vino a nuestro país Pedro Potemkin, enviado por el zar Alejandro Mikhailovitch como su embajador cerca de Felipe IV".

Un embajador marroquí menciona una delegación rusa que en 1697 viajó para pedir la mano de una princesa española. Misión que no dio resultado, entre otros factores, fundamentalmente por razones religiosas, los rusos son ortodoxos, están fuera del poder del Papa.

Las relaciones diplomáticas y comerciales siguieron; así, durante el reinado de Fernando VI para

5 García Mercadal, 1957. Los describe vestidos con ricas pieles, las que también llevaban como obsequio a los reyes reinantes. En Rusia las pieles tuvieron valor de moneda y por ellas se pagaba impuesto.

construcción de barcos, según Barón Boniguing, España compraba madera de Rusia (García Mercadal, III)

Marqués de Langle (en la misma obra) intriga diciendo que la mayoría del oro y la plata oriundos del Perú, Chile y México, no se quedan en España, sino que pasan como dinero a Francia, Holanda, Rusia e Inglaterra en donde se transforman en brazaletes, pendientes, arracadas, sortijas, en esencias, etc., y vuelven a América para pagar las noches, adorna los senos, perfumar los cabellos... colorear las mejillas, los labios de las negritas, de las criollas y de las mujeres de mala vida del Nuevo Mundo.[6] Por ese tiempo fue la embajada del ruso Butzov.

Los vínculos diplomáticos se estrecharon a comienzos del siglo XIX, en el ocaso del poder español, cuando reinaba en España Fernando VIII, que buscaba un aliado para protegerse contra Inglaterra y Francia que ya le habían carcomido sus colonias americanas y que intentaban arruinarla por completo. Una alianza con Rusia era favorable, pues ya los rusos habían liberado a España del enemigo común: Napoleón.

En esta época se encontraba en Madrid, como embajador ruso, el conde Tatitcheff, mientras que en Rusia se hallaba como embajador de España, D. Bermúdez, pero la persona con mayor influencia era el español Antonio Ugarte, vinculado al comercio entre ambos países.

Tatitcheff, y especialmente Ugarte, ganaron por su cuenta mucho dinero en la compra venta de buques usados de la Armada Rusa para el gobierno español en 1778. Según Canovas Cervantes (1930) esta flota fue destinada a servir y reforzar el transporte español de las tropas y resguardarlo de sus colonias americanas. Se componía de 3 fragatas y 5 barcos. Esta venta se describe como un desastre debido a la mala calidad de los barcos negociados. Pero al parecer, no todos fueron tan inservibles como los describe Canovas y después Fernández Duro (1972), pues según Lafonte (1828), el pesado y viejo barco de nombre *O'Higgins* usado por Lord Cochrane en la liberación del Perú no fue sino uno de esos viejos barcos rusos. Está también el barco *Dolores Ugarte,* antes *Constantino*, que llegara al Perú siendo registrado en el Callao en 1852.

Mientras tanto, los diplomáticos mencionados tramaban estrechar los vínculos ruso-hispanos con un supuesto matrimonio de la hermana del emperador ruso (sin consultarle) con Fernando VII, rey de España. Debido a que la princesa Ana no sólo era inteligente sino también muy bella, Fernando VII se entu-

6 Rusia producía y exportaba las pieles finas, artículos de cuero, madera y joyería, siendo su especialidad en esta línea la filigrana.

siasmó; además consideró que esta unión sería un milagro para España que necesitaba tener un fuerte respaldo, después que Inglaterra y Francia -sus perseverantes y potentes enemigos- firmaron un tratado de paz. De estas relaciones se esperaba mucho. Antonio Ugarte, el agente de Indias de los cinco gremios y del ministro de Rusia, fue designado como director general de las expediciones destinadas a conquistar y pacificar América.

El matrimonio no se realizó, tampoco la ayuda, y ya era demasiado tarde para frenar la liberación inevitable de las colonias españolas del nuevo continente.

El virreinato del Perú intentaba liberar su comercio y su economía de la Madre Patria, lo que se notó incluso en esta nota impresa en el Mercurio Peruano en 1794 (T. X, N° 332, f. 157) buscando los mercados fuera de España, planificando que, entre otros, sea el territorio ruso:

"Si sería ventajoso a nuestro comercio y agricultura que se executase aquel en toda la costa del Norte hasta los establecimientos ingleses y rusos, cuál debería ser el modo que adoptasen en él: qué especies debíamos conducir y cuáles serían utilidades...".

José Fernando de Abascal, XXXVIII Virrey del Perú (1806-1816), tuvo la orden de Santa Ana del Emperador de Rusia (Vivero, D. de, Pág. 175).

Aún en esta época pasaban delante de la costa peruana varios barcos rusos para alcanzar su territorio americano: Alaska. Dos de ellos, el *Suvorodd*, con el capitán Gabasindin, y el *Kutusov*, con el capitán G. Gemilter, doblando el Cabo de Hornos pasaron al Callao, lo que avisó la "Gaceta del Gobierno" de Lima (navegador Pedro Abadía) en 1817. Era la víspera de la liberación del Perú. Llegaron con las cartas de recomendación a la familia Mendiburu. Se dio alojamiento al capitán Parafillev, quien después vendió sus armas e incluso las vestimentas (Eguiguren).

Al año siguiente llega al Callao y después a Lima, el 7 de febrero de 1818, el capitán Alejandro Vasillevich Golovnin en visita especial al Virrey Pezuela con el encargado del embajador en Río de Janeiro. Probablemente era una visita de sondeo de la situación política, de la que dependía la ayuda rusa a España. Golovnin, según Pacheco, llegó con la corbeta *Kamchatka*. Un años después también pasó por el Callao, pero sin hacer las visitas oficiales.

Las visitas de costas peruanas en la época colonial fueron prohibidas para los barcos extranjeros (excepto en casos de emergencia), pero se realizaban; primero por los piratas y corsarios ingleses y holandeses, y luego por los barcos franceses con mercancías de contrabando. Con el cambio de dinastía en España estos últimos barcos fueron contratados para perseguir a los pira-

tas ingleses y holandeses.[7]

Los barcos rusos no tuvieron las intenciones de las naciones anteriormente nombradas (conquista, piratería, contrabando); realizaron sólo dos entradas en el Callao y una visita oficial. Ocupados en sus problemas exteriores no participaron y menos ayudaron a España para retener sus colonias americanas aunque sus barcos pasaban frente a nuestra costa.

ÉPOCA REPUBLICANA

DESDE LOS INICIOS DE LA REPÚBLICA HASTA LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL. EL FIN DEL IMPERIO RUSO

Desde la tercera década del siglo pasado, el Callao, puerto principal de la República del Perú y uno de los más importantes de América del Sur, era frecuentado con las visitas, ahora oficiales, a un país soberano, de los barcos de diferentes naciones a causa de su ubicación estratégica, por su importancia política y por su fabulosa riqueza en materia primas. Los intereses turísticos por la riqueza cultural del Perú todavía no eran tomados en cuenta y los científicos recién comenzaron a llegar a fines del siglo pasado.

Llegaron antes algunos científicos o viajeros con fines comerciales, de los cuales algunos, como Humboldt, Squiers, Tschudi, y otros, ayudaron a la ciencia del país.

Callao, en la segunda mitad del siglo pasado unido por ferrocarril con la capital Lima, se convirtió en el centro de un gran comercio extranjero.

En la época del virreinato el transporte marítimo fue dirigido por España, que sacaba las riquezas de esta colonia conocida por sus metales preciosos y otras materias valiosas (minerales, lanas, pieles, cascarilla, etc.); esto causó la envidia de otras potencias (Inglaterra, Francia, y otras), las mismas que pronto enviaron sus barcos llenos de mercancías que, a fines del siglo XVIII, inundaron el mercado americano, así como también a comienzo del siglo XIX ayudaron a las colonias españolas a lograr su independencia.

El Perú republicano, libre políticamente, se esforzaba por conseguir su independencia económica, lo que no era fácil. Primeramente co-

7 Felipe IV, de la dinastía Austria, hereda el trono de España a Felipe V, de Borbón en la dinastía francesa. Con él se cambia la política española, que no teniendo barcos propios para defender su flota y los puertos de Indias de piratas ingleses y holandeses contrataban con este fin los barcos mercantiles franceses entre 1710-1725, proporcionándolos al comercio libre en esta zona en que anteriormente realizaban contrabando (Vargas Ugarte, R., 1956) (sic.).

mienza a tener relaciones comerciales con todo el mundo, realizándose éstas generalmente a través de contactos marítimos. En esta primera época, según José Luis de la Puente, llegaron al Perú, al Callao, sólo dos buques rusos, y esto fue en el año 1837.

La llegada de los barcos extranjeros al Callao y otros puertos peruanos aumentó con el comercio del guano y especialmente después de ofrecérseles grandes facilidades. Por fin en 1866 se le otorgaría los mismos derechos que los buques nacionales tenían. Esta medida intensificó la llegada de barcos hacia los puertos peruanos, los mismos que venían realmente motivados por la exportación de materias primas.

Las utilizaban en general los ingleses y norteamericanos, que ayudaron en la liberación del país ¡querían cobrar esta ayuda! Los norteamericanos se lanzaron a la pesca de la ballena y se llevaron miles de barriles de aceite (esto tuvo sus inicios a fines de la época colonial). Algunos se dedicaban a la pesca de lobos marinos.

Otra gran riqueza peruana fue el guano. El viejo mundo con la revolución industrial era amenazada por el hambre. Los campos de cultivos estaban empobrecidos, con un previo cultivo sin descanso. Los agobiaba incluso un clima desfavorable. El guano, antes del descubrimiento de los abonos sintéticos, fue el único remedio eficaz para mejorar la productividad del suelo. Al principio la compra del guano y el salitre estaba a disposición de todos los países, pero Inglaterra, cobrando sus deudas, se apoderó de la exclusividad, imponiéndose como intermediaria en este negocio tan provechoso. Y con este negocio redondo se ocuparon barcos de varias naciones, entre ellos algunos barcos rusos (ver Tabla N° 1).

La producción agrícola peruana, que desarrolló mayormente el cultivo de la caña de azúcar, el arroz, el café y especialmente el algodón nacional no de finísima calidad, exigía numerosos obreros del campo.

Debido a que, con las leyes del Perú republicano, desde 1848 se comenzó a abolir la esclavitud (en general, de negros), los mismos que realizaban estos trabajos, se recurrió a la importación de obreros, siendo elegidos los "culíes" chinos, por ser los más apropiados para estos menesteres. Fue esa la gente (sometida, obediente, muy parecida a aquellos esclavos a los cuales estaban acostumbrados en el Perú) que finalmente asumió la tarea. En cambio el proletariado europeo, así fuera muy pobre, era liberal y exigía ciertos derechos laborales, que los terratenientes temían se propagaran a otros obreros ya sean nacionales o importados.[8]

8 Zegarra, A.C. (1872), explica la preferencia racial de inmigrantes europeos, pero también sus inconveniencias.

En este transporte de mano de obra asiática se abusaba de todos los derechos del hombre. Los "culíes" viajaban amontonados en el espacio estrecho de los barcos, y muchas veces en los mismos sitios en un viaje anterior se cargó guano, salitre o ganado, sin una buena limpieza y normas de higiene; por lo que se producía en el viaje una gran mortalidad debido a la contaminación. En el barco francés *Ville,* de ganado, esta mortalidad (en el viaje de 1866) fue de 39%; el mismo año en el barco italiano *Ligure* llegó a 79%: Pero la fragata italiana *Asia* tuvo un record negro, debido a que durante un traslado de "culíes", procedentes de Macao, sucumbió un 89%. Ocurrieron otros casos similares, los que se dieron a publicidad como la tragedia del siglo.[9]

Dos barcos rusos participaron en este negocio (Tabla N° 1), *Neva* hizo dos turnos y debido a su especialidad y comodidad -incluso para otros pasajeros-, la mortalidad era insignificante, 4%.

Sin embargo en el Perú reinaba la inestabilidad política que imperó en la primera etapa de su vida republicana. Primero, por razones internas (cambio constante de gobierno en las primeras décadas) y después el fin de la paz originada cuando España pretende reconquistar sus colonias americanas, siendo derrotada en el combate del 2 de Mayo. Después estallaría la Guerra del Pacífico, cuando Chile ataca al Perú y le quita una gran parte de su territorio, rico en salitre y cobre.[10]

En todo este tiempo los buques rusos navegaron cerca de nuestra costa del Pacífico, hasta 1867, dirigiéndose hacia Alaska. Dicha flota alcanzó un enorme desarrollo, especialmente la Marina de Guerra, que incorporó muchos vapores de regular tamaño, siendo algunos de ellos construidos en los mejores astilleros europeos. Varios de ellos -parece que los primeros- fondearon al esforzarse en pasar el Estrecho de Magallanes, que se convirtió desde el principio de su descubrimiento en el cementerio de numerosos veleros y después vapores.

Entre los años 1860-1867 fondearon 30 vapores de Inglaterra, 30 de los Estados Unidos de Norteamérica, 11 de Francia, 7 de España y 3 del Perú.

Rusia tuvo varios problemas en Alaska para mantener el orden en un territorio tan distante; sobre todo después del descubrimiento del

9 El barco *Marie Luz* con 225 chinos destinados para el Perú en 1872, por mal tiempo entró a Yokohama. Un chino se escapó hasta un buque inglés y reveló que fueron engañados y pidió asilo. El asunto llegó hasta el tribunal japonés, algunos chinos regresaron a su país y para los otros se consiguió aplicarles iguales derechos que los ciudadanos peruanos frente a la justicia. El árbitro fue el zar de Rusia, según Arona (1891) (sic).

10 En la sombra de esta guerra se encontraba Inglaterra que, utilizando las aspiraciones territoriales de Chile, se apoderó del salitre (ver obra de O'Higgins).

Tabla Nº 1 Buques de vela mercantes rusos entre los años 1822-1900 en el Callao

FECHA	NOMBRE	CAP. TON	CAPITÁN	CARGA	NOTA
29. VII. 1845	HELIOS	520	Balicksend	salitre	de Hamburgo
12. VII. 1845	HERCULES	330		flete	pasajero
14. II. 1845	NICOLAY DE TIESLA	600	Nuleth	cobre	
V. 1852	AVERIK	471	Cerkon	guano	
28. VIII. 1852	SAN PETER	168	Brekons	lastre	para Panamá
24. IV. 1854	CONSTANTIN	en venta, cambió de pabellón y de nombre a DOLORES UGARTE			
19. IV. 1864	TCAR GEORG	505	Pungstrom	lastre	para Europa
5. I. 1865	KITI, fragata	569	Farburg	lastre	de Valparaíso
17. I. 1866	OTTO		Carlson	guano	llegó a lastre de Montevideo
26. VIII. 1866	VERITAS	671	Niperg	guano	llegó a lastre Wett y Shutte
1867	VISTA o VESNA, fragata	678	Castevan	lastre	de N. Zelanda, en 43 días
24. VII. 1868	ARAB	354	Holectin	lastre	de Hong Kong
VIII. 1868	DAGNAR, fragata	734	Brunstrom	lastre	de N. Zelanda, en 38 días
14. X. 1868	VERITAS	671	Convart	lastre	de N. Zelanda, en 43 días
XI. 1879 y 23. X. 1870			Sponander	lastre	sale de cap. Ponandes, para Guañape, sale
II. 1870	LAINATRAE	446	Sidhims	lastre	B. Aires, llega de nuevo 13. I. 1871
2. II. 1871	NEVA	1652	Illich	762 chinos	91 días de Macao, llega de nuevo
VI. 1871	NEVA	1652	Illich	764 chinos	con chinos y otros pasajeros.
2. VI. 1871	IMATRA	996	Fellke	lastre	85 días de Río de Janeiro
III. 1871	VISTULA	633	Carrique	chinos	94 días de Macao para Canevaro
5. IX. 1871	NAVIGATOR	684	Roos	guano	Dreyfus
V. 1873	NAVESNIK	724	Baisow		
15. VII. 1875	PALLAS	561	Niska		de Arica
NO HAY DATOS HASTA 1886 CUANDO APARECE PRIMER VAPOR MERCANTIL					
XI. 1886	MOSKWA, vapor	2095	Randolf	trigo	de Sn. Francisco en 17 días

Datos conseguidos de los Libros de Entrada y Salida de Buques, ampliados con aquellos de los periodos de la época. (Museo Naval, Callao).

oro, esta región se llenó de todos los aventureros del mundo. Esto fue, entre otros motivos, lo que decidió al zar ruso a vender Alaska a los Estados Unidos de Norteamérica. Sin embargo los barcos de guerra rusos siguieron navegando por el Pacífico, pero sin mezclarse en los asuntos de nuestros países. En la Tabla N° 3 presentamos su entrada en el Callao o su presencia cerca de nuestra costa.

Ya en 1870 existían relaciones diplomáticas entre Rusia y Perú. En este año, con el vapor *Paita,* llega al Callao Alberto Velew, Ministro de Rusia. Juan Antonio de Lavalle, que se encontraba en Rusia, firmó en nombre del gobierno peruano un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación con el Imperio Ruso[11], el cual fue ratificado posteriormente en Petersburgo (Leningrado) en 1875. Según Soto y Ramírez, G. (1887), en el Perú existía el Consulado Ruso, con sede en Lima, que desempeñó Jorge Elster. El Perú nombró cuatro diplomáticos en Rusia, uno en Varsovia, el Consulado General estuvo en Moscú.

Aun se planificó, en 1877, un contrato con Guillermo Roem para traer colonos rusos, pero no se realizó.[12]

Es posible que otras relaciones se desarrollaran a través de las bien organizadas logias masónicas en ambos países.[13]

Según Martinic, B. M. (1972), entre aquellos que fondearon se encontraron algunos navíos rusos:

Tabla Nº 2

NOMBRE	TIPO	AÑO DE AVERIA	NOTA
PLASTOV	Vapor de guerra	1860	
RINDA	vapor de guerra	1860	
NOVIK	vapor de guerra	1860	
MORJE	vapor de guerra	1861	
SVETLANA	corbeta a vapor	1862	construido en astillero Graville-Havre
RYNDA	corbeta a vapor	1864	la última que averió en el Estrecho

11 De la Puente, J. L.: Historia Marítima del Perú, Tomo IX, vol. I, p. 363.

12 Además del mencionado, existían algunos ciudadanos rusos radicados en el Perú; 4 según estadística de Fuente, A.M., en 1853, que aumentó en 1876 a 27 (26 hombres y una mujer) (Bonifiglio, 1986).

13 Las logias masónicas abundaban en Rusia desde el siglo XVIII; en el Perú se organizaron oficialmente después de su liberación y tomaron gran vigor ya por los años 70 del siglo pasado (entre políticos, intelectuales y hombres de negocios). Ellos tuvieron gran influencia sobre los asuntos internacionales e incluso nacionales (Enciclopedia de Francmasones. Buenos Aires, 1965).

La venta de guano, azúcar, algodón, y otros, posibilitaron al Perú muchas inversiones. Así se importó la maquinaria más moderna para la industria azucarera cuya producción era muy alta y barata. Para desaguar las minas se compraron perforadoras, como planificó Meiggs (que jamás se utilizaron). Se construyó el ferrocarril andino. De este modo el Perú se endeudó de tal manera que ni con la exportación del guano (que se agotaba), ni con el azúcar (que bajó de precio), ni con los minerales y otras materias se pudo pagar estas deudas. Esto cos-

Tabla Nº 3 Buques de la Armada Rusa en nuestras aguas en el siglo XIX (Época republicana)

FECHA	NOMBRE	TON:	Nº de CAÑONES	NOTAS
19. VI. 1864	GOLDMARK corbeta	1,000	3	A hélice, Comand. M. Groff, 150 tripulantes
18. X. 1864	VARIG, corbeta	2,156	17	Vapor, Comand, Lunah, 336 tripulantes. De Talcahuano a 11 días14*
29. VII. 1871	IZOUMROUD			Zarpó este día del Callao sin que sepamos a donde se dirige15**
	SULTAN fragata			Entró en Río de Janeiro el 29. VII. 1872 con pabellón de Almiranta. Comand. Schafroff. A bordo el vicealmirante Príncipe Alexis, tercer hijo del Emperador.
				No se sabe su ruta exacta y no hay datos de que visitaran algún puerto peruano.
	BOGATOV, corbeta			Acompañó al SULTAN
VII. 1872	NEBRASKA	4,000		7. VI pasó por el Estrecho de Magallanes, llega a Liverpool.
16. II. 1888	RAZBOJNIK	1,500	14	Cap. V Wulf, 190 tripulantes. Llega a Bahía Blanca, se dirige a las islas Marquesas.

*14 *La Revista Marítima Ilustrada* de 1899 describe la prueba de marcha de varios nuevos cruceros rusos de 2,000 caballos de radio de acción de 5,000 nudos y velocidad de 10 nudos. Parece que es un nuevo barco con el mismo nombre (sic).

**15 En *Chile Ilustrado* (1872) se describe el paso del Izomroud en Punta Arenas, donde el capitán por las preocupaciones de la zona peligrosa compra el carbón, armado.

tó al Perú una gran parte de su territorio, que se lo quitó Chile, por lo de la mitad de bonos de la deuda peruana que percibió de Peruvian Corporation, el Sindicato Inglés que poseía estos bonos.

Otra mitad pagaba el Estado peruano por 66 años con los ingresos de los ferrocarriles estatales, con los derechos de muelles libres en puertos peruanos, con la navegación libre en el lago Titicaca, con 3'000,000 de toneladas de guano, con la hipoteca sobre la Aduana del Callao por una suma total de $ 2'000,000, etc.

Desde 1876 no se registra la entrada de ningún barco ruso en puertos peruanos; probablemente la guerra ruso-turca, en la que Rusia ayuda en la liberación de Rumania, Bulgaria, Grecia y Serbia de la do-

Tabla Nº 4. Veleros rusos cargueros de carbón y trigo (Comienzos del siglo XX)

Fecha	NOMBRE	CAP. TON.	CARGA	CAPITAN	NOTAS
1907	HERMES	930	lastre	Braman	Grace y Cía.
1907	ALBYN	2,095	coke	Lundahl	
1908	DUNDEL	1998	madera	Gustafsen	Grace y Cía.
1908	THOMASINA	1665	carbón	Fredrikson	Grace y Cía.
1911	KING EDWARD	1654	carbón	Grenvos	Duncan
1911	ISABEL BROWN	1231	carbón - trigo	Erikson	Ayule
1912	GLENARD	1428	trigo	O. Blum	Milne
1912	WOODBURN	1445	trigo	Sanden	Duncan Fox
1912	THOMASINA	1665	carbón	Fredrikson	Grace
1913	ISABEL BROWN	1231	carbón	Erikson	Ayule
1913	MARIOCHON	2290	carbón	Jungvist	de Cardiff en 114 días
1913	BERTHA	1545	trigo	F. Rinne	de Molboun en 65 días
1913	MARLBOROUGH	2363	carbón	Erikson	Duncan Fox
1913	FAHRWOHL	1384	trigo		
1914	PROMPT	1354	carbón	L. Simola	New Castel en 40 días
1914	IMBIHORNE	1866	carbón	Erikson	Beausire
1914	ALAND, pallebot	1960	carbón	M. Noraberg	de Cardiff en 115 días
1914	SAMOENA	1839	carbón	Lehtenen	para Ayule
1914	PARSHIM	1916	carbón	Anderson	Rotterdam en 160 días

minación turca. En los siguientes tres años hasta la guerra con Chile no existe documentación, ni para los años posteriores.

Diez años después, el 29 de noviembre de 1886, fondeó en el Callao el gran vapor ruso de 2,244 toneladas *Moskwa,* con una carga de trigo que el Perú necesitaba. Llega de San Francisco en 17 días con el capitán O. Raslof y 98 tripulantes en lastre de Grace Brothers y Cía. Estaba en tránsito para Saint Nazaire.

A comienzos de nuestro siglo, cuando sobre los mares ya dominaban los buques a vapor, para carga pesada, por el bajo precio todavía se usaba los veleros. Así algunos grandes veleros se usaron para la carga peligrosa de trigo y carbón que se transportaban hacia el Perú (ver Tabla N° 4).[16]

En 1914 comenzó la Primera Guerra Mundial. No llegaron más barcos rusos. En Rusia estalló la revolución que permitió la creación del primer Estado Socialista, La Unión Soviética. Las relaciones quedaron interrumpidas por más de medio siglo, hasta 1969, en que se produjeron contactos, entonces comenzaron a llegar sus barcos científicos, pesqueros y otros, pero esto corresponde ya a otra época y a otro tema.

16 El trigo y el carbón son cargas peligrosas debido a la inclinación de la carga en los depósitos, los que puede llevar a los buques hasta el fondo del mar.

BIBLIOGRAFIA

AMUNSEN, R. (1912). *Expedition to the South Pole*, Washington, Smithsonian Institute, p. 702.

ARCHIVO HISTORICO DE MARINA, *Libro de Entrada y salida de buques*, 1869, 1871-74, 1885-91.

Libro de entrada y salida de buques de vela, 190-17

Matrícula de los buques, 1854.

ARONA, J. de (1891): *La inmigración en el Perú, Lima.*

BONIFIGLIO, V.G., (1986) "Introducción al estudio de la inmigración europea en el Perú", en: *I Seminario sobre poblaciones inmigrantes.* Lima, CONCYTEC.

BUREAU OF AMERICAN REPUBLICS INTERNATIONAL UNION (1890) *Comercial Dictionary of American Republics*, Washington, USA Govern.

CANOVAS CERVANTES, (1930). *Episodios políticos del siglo XIX. Los seis años malditos (1814-1820)*, Madrid.

DANCOURT, E., (1902): *Anales de la Hacienda Pública del Perú. Lima.*

DE LA PUENTE CANDAMO, José Luis, (1981): *Historia Marítima del Perú*, Lima, IEHM.

DE VALGOMA, D. (1942): *Real Compañía de Guardia Marina y Colegio Naval*, Madrid, Instituto Histórico Marítimo.

DERPICH, Wilma (1976): *Introducción al estudio del trabajador coolie chino en el Perú en el siglo XIX* (Tesis), Lima, UNMSM.

EGUIREN, L. (1945). *Las calles de Lima*, Lima.

EL COMERCIO (1870 - 1914) (Diario).

FERNANDEZ DURO (1972). *Armada Española*, Tomos IV y IX.

FISHER, E.R. (1980) *Semen Dezhnev in 1648*, Londres, Hakluyt Society.

FUENTES, A.M. (1858) *Estadística General de Lima.*

GARCIA MERCADAL, (1952): *Viajes de extranjeros por España y Portugal de los tiempos remotos hasta fines del siglo XVI*, Madrid.

GELCICH, F. (1889). *Historia de la navegación*, Valencia, Aguilar.

LAFOND, G. (1853). *Voyage dans l'Amerique Espagnole,* París.

LA REVISTA MARITIMA ILUSTRADA (1899) *La Marina Mercante en 1900.* N° 41.

MARTINIC, B. (1980). *El Estrecho de Magallanes.*

MAYO FRAMIS, (1959), *Navegantes, conquistadores y colonizadores,* Madrid, Aguilar.

MELO, R. (1909) *Historia Marítima del Perú,* Lima, Imp. del Estado.

MENESES PIDAL (1980). *Historia de España,* Madrid, Espasa-Calpe.

MERCURIO PERUANO (1974) Tomo IX, N° 332, p. 157.

NELSON, W.L. (1887-8). *The Skimo about Behring Strait,* en: *XIX Annual Report,* Smithsonian Institute.

PACHECO VELEZ, C. (1969). "Un testimonio ruso en el Perú", en: *Revista Histórica,* Tomo XXX, Lima.

SOTO Y RAMIREZ, G. (1887). *Guía de Lima y del Callao.*

TORNERO, N.S. (1872). *Chile Ilustrado,* Valparaíso.

TORRES RAMIREZ, B. (1987), *La Armada del Mar del Sur,* Sevilla, Instituto de Estudios Hispanoamericanos - Consejo Superior de Investigaciones.

VARGAS UGARTE, R. (1956). *Historia del Perú, siglo XVIII,* Lima.

VIVERO, D. de (1909). *Gobernadores y Virreyes del Perú.* Barcelona.

WOHLER, A. (1844). *Nation Geographique*, Bruselas, De. Hist. Artistique.

ZEGARRA, C.F. (1872). *La condición jurídica de los extranjeros en el Perú,* Santiago de Chile.

MAQUINARIAS S.A.
Pinta su vehículo como nadie.



CAUSA / LEO BURNETT

NUEVO

Horno de Pintura.

Para nosotros el pintado de su vehículo es un arte para ser admirado.
Por eso, ahora contamos no sólo con el equipo humano más profesional, sino también con pinturas originales y el más avanzado Horno de Pintura, único en su género, que permite realizar en un ambiente totalmente aséptico, libre de polvo, los acabados más espectaculares.

Venga y compruebe porqué sólo Maquinarias S.A. pinta su vehículo como nadie.

Maquinarias s.a.
La mejor manera de tener un Nissan.

NISSAN
Con toda confianza.

Av. La Marina 3350 San Miguel Telfs.: 451 1996 451 0460 Fax 464 0910 Av. República de Panamá 3080 San Isidro Telfs.: 442 0304 442 8322 Fax 442 3430
Av. Alfredo Mendiola 5500 - 5558 Urb. Industrial Los Olivos Telfs.: 485 1087 485 1115. Y muy pronto, también en La Molina.



"III Reunión de Historia Antártica Iberoamericana". 21–24 octubre 1996.
Centro Austral Antártico de Punta Arenas, Chile.

C. de N. CJ. Hernán Ponce Monge. Isla Rey Jorge. Archipiélago de las Shetland del Sur.
Base aérea antártica 'Presidente Eduardo Frei Montalva'.

