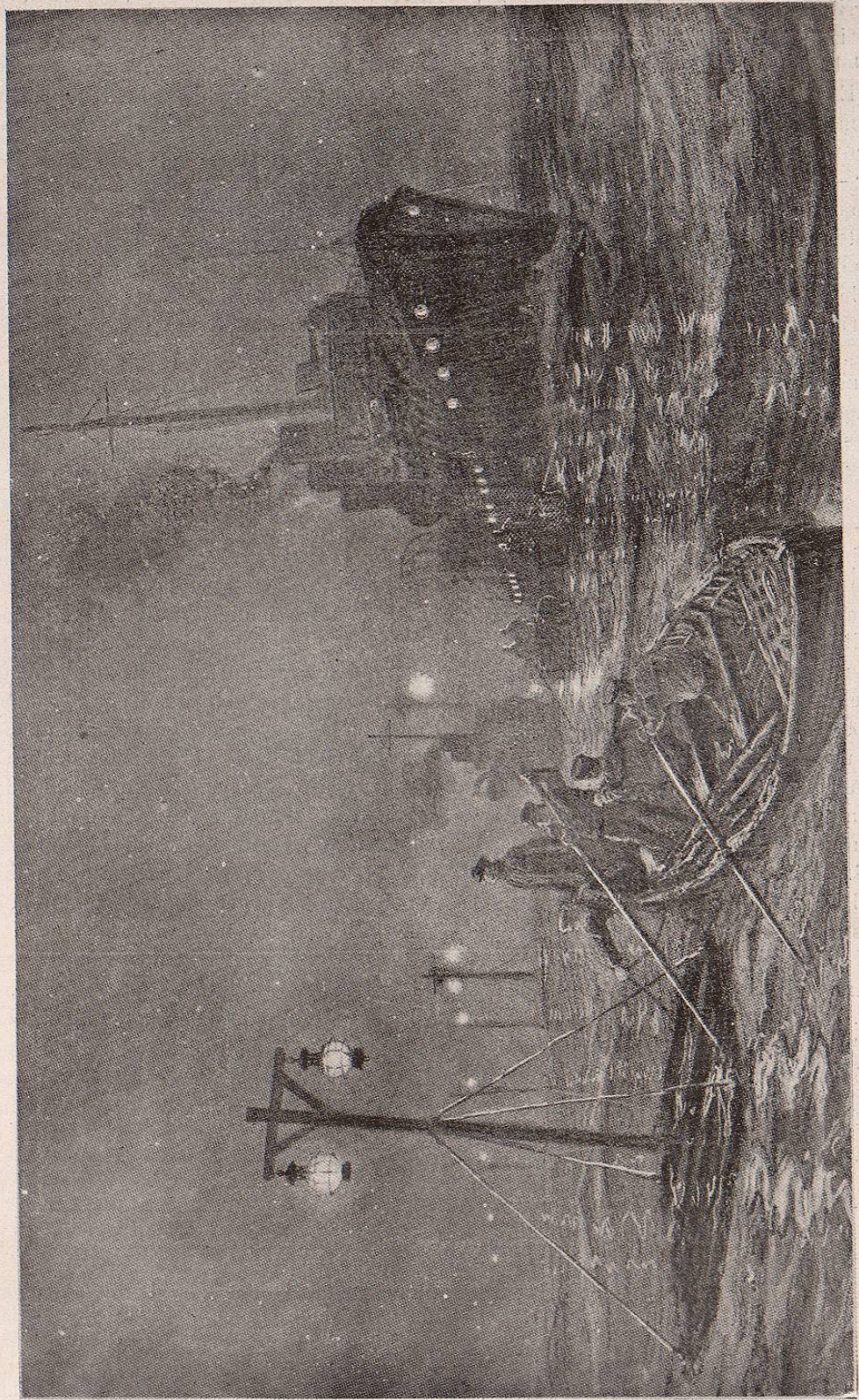




Una marcha penosa: tropas rusas avanzando hacia el Yalú

(Dibujo de Caton Woodville)



Una estratagema naval: los japoneses preparando luces flotantes, para engañar al enemigo

Al proyectar el transiberiano, el gobierno ruso pensó desenvolverlo íntegramente en el territorio nacional: el trazado seguía la orilla izquierda del Amur y luego la derecha del Usuri, terminando en Wladiwostock. Esta línea resultaba muy larga, exigía frecuentes trasbordos—por la necesidad de hacer una parte del trayecto por el río Amur— y adolecía además del inconveniente de que la estación de término, Wladiwostock, permanece bloqueada por los hielos durante varios meses al año, y está muy lejos del mar Amarillo, donde la política rusa imaginaba desenvolver sus planes.

Atendiendo ante todo á esta última necesidad, se pensó en Port-Arthur, ciudad china situada en la punta meridional de la península de Kuan-Tun, en el golfo de Petchili, y se trató de que la Mandchuria cayera bajo la influencia rusa, estableciéndose en definitiva el trazado de la línea, de modo que satisficiera en primer término conveniencias políticas, antes que las comerciales, militares y técnicas.

Por un convenio de 8 de Septiembre de 1896, el emperador de la China concedió á una sociedad ruso-china, la construcción y explotación de un ferrocarril que, partiendo del transiberiano, cerca de Tchita, terminase en Wladiwostock. Un año después se inauguraron los trabajos, á la vez que una escuadra rusa fué á invernar en Port-Arthur. El 27 de Marzo de 1898, después de activas negociaciones, la China cedió á Rusia, por un periodo de veinticinco años, Port-Arthur y Talienvan, con los territorios anejos. Y, por último, según el convenio de 27 de Abril de 1898, China autorizó la construcción de una línea que desde Kharbin terminase en Port-Arthur, y de la cual partieran ramales á Pekín y al Yalú. En Noviembre de 1901, llegó á Port-Arthur el primer tren procedente de San Petersburgo.

El transiberiano arranca de Moscou, atraviesa de O. á E. la Rusia europea, entra en la Siberia y se dirige á Irkutsk, deteniéndose cerca de la punta meridional del lago Baikal; continúa al otro lado é incliniéndose al S. E. marcha hacia Kuruchaitchewsk, penetrando en la Mandchuria y encaminándose en línea recta á Wladiwostock; de Kharbin se destaca un ramal á Port-Arthur, con un pequeño empalme á

Dalny, y otro, muy importante, en Haitcheng, hacia Pekín.

Mediante este trazado, se ha acortado el último trozo de la vía en más de la mitad, por haberse evitado el inmenso rodeo debido al enorme saliente de la Mandchuria en la Rusia asiática, y principalmente se han creado intereses en aquella provincia de la China, primer paso, acaso el más decisivo, para anexionársela más ó menos pronto.

La longitud de esta línea es colosal: desde Katerinenburg, en la frontera rusa, á Wladiwostock, hay 6.400 kilómetros, de modo que el viaje desde Moscou al término de la vía dura diecisiete días.

Consagrado exclusivamente ahora el transiberiano al transporte de tropas y material de guerra, ha de tenerse presente que los trenes militares marchan á una velocidad media de 20 kilómetros por hora, y que cada tres días ha de concederse uno de descanso á la tropa y al ganado, único medio de que no se resienta su salud. Cada expedición invierte así de veintiuno á veintidós días en el viaje; contando que diariamente salen del interior del Imperio 3.000 soldados—pues aunque algunos días este número es mucho mayor, en otros quedan ocupados los convoyes por el ganado y material de todas clases,—se deduce que á últimos de Abril, Rusia habrá reforzado su ejército del extremo Oriente con 130.000 hombres, de los cuales sólo pueden contarse unos 90.000 para las operaciones activas. Por cada mes que transcurra, el efectivo del ejército crecerá en 70 á 80.000 hombres, y al llegar el mes de Junio, si para entonces la guerra no se ha resuelto, ni se ha alzado en armas la Mandchuria, la superioridad material y numérica de Rusia será indiscutible, en tierra, sobre todo si se localizan las operaciones.

LA ESCUADRA JAPONESA

La escuadra japonesa se distingue por la homogeneidad de sus unidades y por lo moderno de su construcción, posterior á la guerra chino-japonesa. Aunque por el número de sus barcos no puede competir el Japón con las escuadras de otras potencias, en la guerra actual tiene de su lado las grandes ventajas de que el teatro de las operaciones marítimas está junto á los

puertos militares, los astilleros y los depósitos de carbón de aquel imperio.

Los seis acorazados de combate con que cuenta el Japón han sido construidos en Inglaterra en los últimos ocho años, perteneciendo á los tipos más modernos. El barco más potente, el *Mikasa*, desplaza 15.200 toneladas y va tripulado por 730 hombres; es parecido á los buques ingleses del tipo *Prince of Wales*, pero es mayor y está mejor artillado. Su coraza, corrida, tiene un espesor variable entre 10 y 23 centímetros. El armamento es formidable: consiste en cuatro cañones de 30 centímetros, en torrecillas á barbata, con escudos de acero de 35 centímetros; catorce cañones de 15 centímetros, diez en las bandas, y cuatro en casamatas; veinte cañones de 8 centímetros; y cuatro tubos lanza torpedos, sumergidos, de 45 centímetros. Este barco desarrolla una velocidad de 18.6 nudos y puede almacenar 1.500 toneladas de carbón.

El *Asahi* es del mismo tipo, diferenciándose sólo del anterior en que la batería de 15 centímetros va toda en casamatas. El *Hatsuse*, igual á los anteriores, desplaza 200 toneladas menos, pero en cambio tiene una velocidad de 19.1 nudos. Sigue en importancia el *Shikishima*, de 14.850 toneladas y 18.50 nudos, con carboneras para 1.400 toneladas; la artillería es la misma que la de los barcos anteriores, pero además de los cuatro tubos lanza-torpedos sumergidos, tiene otro sobre la línea de flotación. El *Fuji* y el *Yashima* desplazan 12.500 toneladas y van tripulados por 600 hombres; llevan cuatro cañones de 30 centímetros, diez de 15 y dieciseis de 8; cuatro tubos lanza-torpedos sumergidos y uno al descubierta; pueden almacenar 1.300 toneladas de carbón y su rapidez es 18.5 nudos para el *Fuji*, y 19.2 la del *Yashima*.

La división de cruceros acorazados, compuesta de ocho, es casi tan potente como la de los barcos de combate. El *Idzumo* y el *Iwate* desplazan 9.800 toneladas, y su coraza tiene un espesor de 9 á 18 centímetros; llevan cuatro cañones de tiro rápido, de 20 centímetros, en dos torrecillas con escudos de 15 centímetros; catorce de 15, doce de 8 y otros doce de pequeño calibre, con cuatro tubos lanza-torpedos sumergidos. Ambos cruceros desarrollan un andar de 22 nudos. El *Asama* y el *Tokuwa*, tiene un quinto tubo para torpedos, sobre la línea de flotación, y su marcha es más rápida, sobre todo la del *Tokuwa*, que llega á 22.7 nudos. El *Yakumo* desplaza 9.850 toneladas, y va armado por cuatro cañones de 20 centímetros, doce de 15, doce de 8 y otros doce de menor calibre, con cinco tubos lanza-torpedos; su velocidad es de 20.7 nudos. El *Azuma* desplaza 400 toneladas menos y tiene una rapidez de 21 nudos. El *Kasuga* y el *Nishin*, descritos en el cuaderno 2.º, son algo menores y menos potentes.

Los cruceros protegidos, aunque son unidades menos importantes, están muy bien artillados. El *Chitose* y el *Kasagi* desplazan 4.760 toneladas y su velocidad es de 23.76 y 23.76 nudos, respectivamente; llevan dos cañones de 20 centímetros, diez de 12.8 y cuatro tubos lanza-torpedos. El desplazamiento del *Yoshino* es de 4.150 toneladas y su armamento consta de cuatro cañones de 20 centímetros y 8 de 12.8, aparte de los de pequeño calibre, desplegando una marcha de 23.1 nudos. De mayor velocidad aun, 24 nudos, es el *Takasago*, cuya artillería se compone de dos cañones de 20 centímetros y diez de 12.8, y cinco tubos lanza-torpedos. Los cruceros *Matsushima*, *Itsukushima* y *Hashidate*, desplazan 4.277 toneladas y corren 16.7 nudos; simples barcos protegidos, tienen no obstante un cañón, cada uno, de 32 centímetros y 66 toneladas, y doce de 12.8 con cuatro tubos para torpedos. La potencia de artillería de estos barcos y su poco desplazamiento, no permiten aventurar juicios acerca de sus condiciones como unidades de combate, pues como cruceros su velocidad es muy deficiente.

Figuran en la escuadra japonesa, ocho pequeños cruceros, de 2.000 á 4.000 toneladas y un andar de 18.4 nudos: el *Akitsu-hima*, el *Suma*, el *Akashi*, el *Chiyoda*, el *Naniwa*, el *Takachiho*, el *Idzumi*, y el *Sai Yen*, con armamento muy variable, pero relativamente poderoso. Otros once pequeños cruceros y cañoneros, algunos ya antiguos, de 600 á 1.600 toneladas, y de 12 á 21 nudos, completan la división de cruceros.

La flotilla de torpedos consiste en 20 destructores, de 332 toneladas y 30.75 nudos; 38 torpedos de primera clase, de 137 toneladas y 27.5 nudos; y 35 de segunda, de 66 toneladas y 23 nudos; componiendo un conjunto, en su clase, que apenas cede al de ninguna otra nación.

Resumiendo, la flota japonesa consta de 43 barcos, con un desplazamiento total de 237.899 toneladas, de los cuales el 85 por 100 es de construcción moderna y sujeta á las últimas ideas en arquitectura naval; y 93 torpederos y cazatorpederos, muy buenos, con 14.163 toneladas de desplazamiento.

J. B. L.

COMUNICACIONES TELEGRÁFICAS

ENTRE SAN PETERSBURGO Y PORT-ARTHUR

Si interesantes para los rusos son los caminos ordinarios, y de un modo preferente el ferrocarril transiberiano, para unir sus centros de Europa con los del Extremo Oriente, no lo son menos las líneas telegráficas que permiten transmitir y recibir órdenes é instrucciones, fijar los movimientos

y posición de las tropas, y pedir auxilios y material de todas clases.

Todos los cables submarinos de Port-Arthur están cortados, y los rusos tienen vedada la comunicación telegráfica por mar, la cual, por lo demás, les sería poco útil, por estar á cargo de la administración inglesa la inmensa mayoría de las estaciones en que se amarran los cables.

El almirante Alexeief dispone, para comunicarse con el Czar, de dos líneas telegráficas terrestres, establecidas á lo largo de la vía férrea; se trabaja activamente en tender una tercera, en mejores condiciones de seguridad, creyéndose que podrá prestar servicio á últimos de Abril ó primeros de Mayo; esta última línea será un recurso de seguridad, pues si se alzasen los chinos y destruyeran la vía férrea, no es dudoso que los hilos telegráficos correrían la misma suerte.

Poniendo las estaciones de empalme la comunicación directa, como se acostumbra siempre que han de transmitirse despachos urgentes, un telegrama expedido desde Port-Arthur ó desde Wladiwostock, tarda 53 minutos en llegar á San Petersburgo, de manera que el Czar ha tenido noticia de los últimos combates antes de estar terminados.

LA ESCUADRA RUSA DE REFUERZO

La escuadra rusa que, al parecer, reforzará en Mayo ó Junio las fuerzas navales en el teatro de la guerra, se compondrá de la división Wirenius y una parte de las unidades de combate que actualmente hay en el Báltico.

Esta escuadra comprenderá los acorazados *Alejandro III*, *Soubarow*, *Oslabia*, *Borodino*, *Orel*, *Navarin*, *Nicolás I*, *Tslawa*, *Alejandro II*, *Sissoi-Veliky*, muy bien armados; los cruceros acorazados *Dmitri-Douskoi*, *Nakimoff*, *Korniloff*; los cruceros protegidos *Aurora*, *Swetlavia*, *Panyal-Azowa*; 4 cruceros de la flota voluntaria, de 18 á 20 nudos de velocidad; y 10 destructores; ó sea en total 20 barcos de gran porte y 10 pequeños.

Con estos refuerzos y teniendo en cuenta que la escuadra japonesa, sujeta á conti-

nuos combates y en constante navegación, habrá perdido antes de tres meses el 50 por 100 de sus condiciones maniobreras, y una parte no pequeña de su potencia ofensiva, esperan los rusos adquirir superioridad material en el mar, como la tendrán también en tierra, dentro de pocos meses, si la guerra no se extiende á China. Ha de advertirse que la mayoría de los buques antes mencionados, dotados de buena artillería, son de construcción tan reciente como los de Port-Arthur y Wladiwostock.

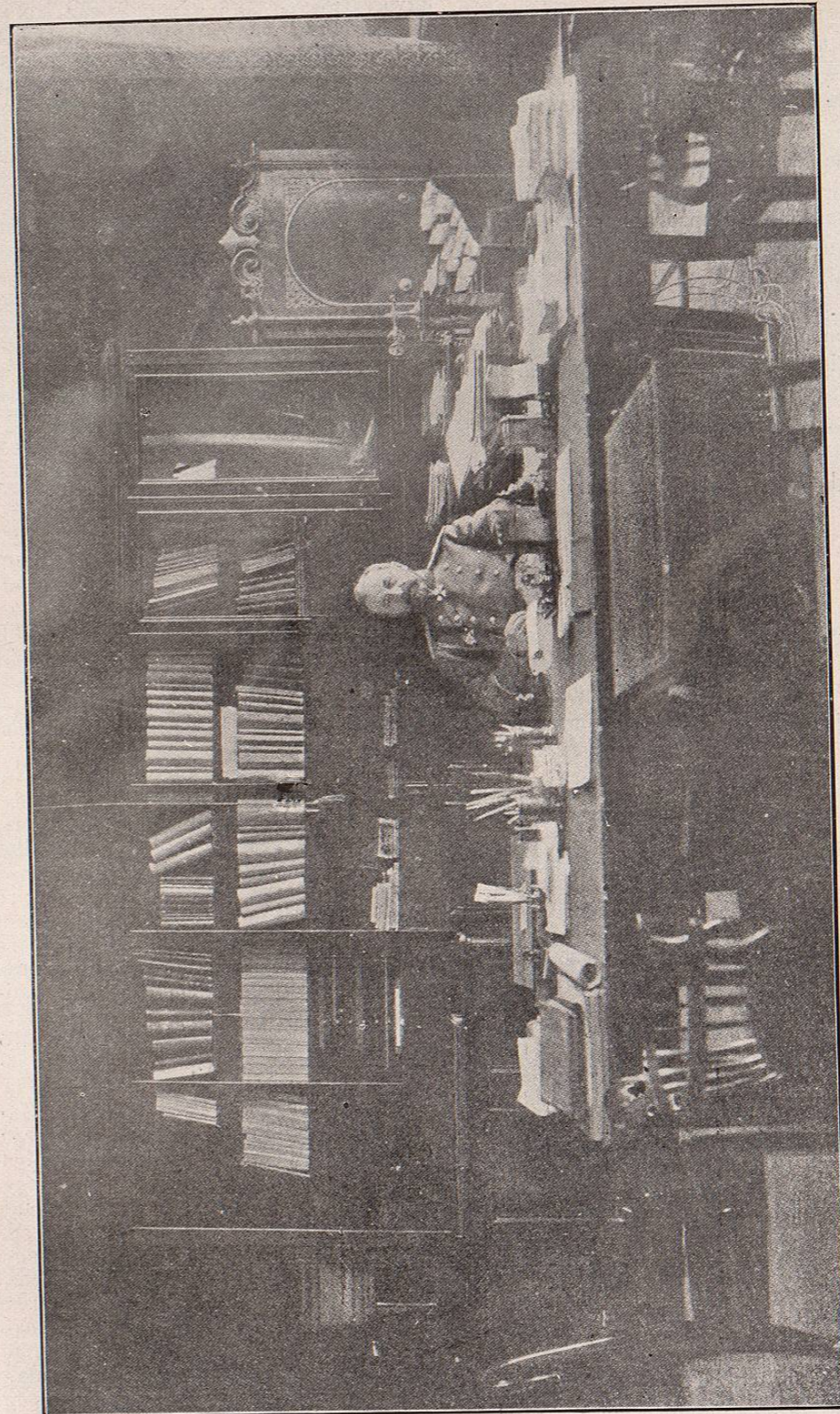
VALOR ESTRATÉGICO DE LA ISLA DE YESO

La división naval rusa de Wladiwostock ocupa una situación estratégica de primer orden, cuya importancia aumentará á medida que se prolongue la campaña. Situada al N. de las principales islas y puertos del Japón, y lejos del mar Amarillo, parece á primera vista que su posición es excéntrica, y que hubiera sido mejor mantener reunidos aquellos barcos á la flota de Port-Arthur.

Pero frente á Wladiwostock, á 50 millas al E., se encuentra la isla de Yeso ó de Hokkaido, en la que abren los pequeños puertos de Mororan, en la costa S., y Otaru, en el litoral de O., poblaciones insignificantes y de corto vecindario, pero que son excelentes fondeaderos y, lo que vale más, magníficos depósitos de carbón. Las mejores minas de tan preciado combustible con que cuenta el Japón, se hallan, en efecto, en la Isla de Yeso, enlazadas por vías férreas y á corta distancia de aquellos puertos, constituyendo una reserva de capital interés para la flota del Mikado.

El rendimiento de tales minas ha sido en los últimos años de más de un millón de toneladas anuales; las compañías explotadoras cuentan un capital de 10 millones de duros y de día en día amplían más el campo de sus trabajos, á lo que se presta la extensión minera, que se calcula contiene aun 250 millones de toneladas de carbón.

Los datos expuestos dan á comprender cuanto importa al Japón conservar en su poder la isla de Yeso; si la escuadra rusa de Wladiwostock pudiera reforzarse con algunos barcos de los enviados desde Euro-



El general Kouropatkine, en su gabinete del Ministerio de la Guerra