

ya se están adoptando las medidas necesarias para organizar los transportes á lo largo de aquel río; mas como no enlaza la Rusia europea con la Mandchuria, los servicios que puede prestar el Amur se reducen á la conducción de víveres y forrajes desde la Siberia al Extremo Oriente, servicio importantísimo, pero que no resuelve el problema de aumentar el ejército del general Kuropatkin.

Se ven pues reducidos los rusos á valerse exclusivamente del Transiberiano, línea férrea de enorme longitud, y cuyo último trozo atraviesa el territorio chino de la Mandchuria.

Según esto, la cuestión esencial que se presenta en primer término y de la que dependen todas las demás, es esta: ¿cuál es la capacidad de transporte del ferrocarril transiberiano?

Desconocida en los primeros meses de la guerra, por la falta de documentos oficiales, se puede ahora aquilatar con exactitud, gracias al informe que el Ministro de Comunicaciones elevó al Czar el 8 de Abril, informe publicado el 19 del mismo mes por el *Moskovskia Viedomosti*, y gracias también á los datos suministrados por los corresponsales militares del *Times* y del *Berliner Tageblatt*.

La capacidad de transporte depende del número de trenes, de la composición de cada uno, del peso que puede conducirse en cada vagón, y de la velocidad de marcha.

Según el ministro ruso, las 200 locomotoras y más de 2000 vagones que desde el principio de la guerra se han expedido á la Siberia, y los numerosos apartaderos y trabajos auxiliares que se han ido efectuando habrán permitido aumentar el número de trenes á partir del 1.º de Junio. Ese número que era de ocho trenes en la sección al O. del lago Baikal y de seis al E., debe ser ahora de once trenes en aquella parte y de nueve en ésta, de los cuales se reservan dos para el transporte de materiales y objetos de primera necesidad y uno para el servicio de viajeros, de modo que, á lo sumo, pueden llegar diariamente á Kharbin seis trenes con tropas.

Las fuertes curvas y pendientes que hay en la sección mandchuriana y el poco peso de los carriles, no permiten que cada tren cuente más de 32 ejes, excluyendo la loco-

motora, ni que la velocidad exceda de 20 á 25 kilómetros por hora.

De los 32 ejes hay que descontar 2 para la cocina, provisiones y agua potable, quedando 28 útiles, que no siempre se podrán aprovechar íntegramente para la conducción de tropas. Suponiéndolo así, se ha de observar que el viaje dura 21 días y que por consiguiente se hace necesario que la tropa y el ganado disfrute de alguna holgura. Se admite en Rusia que en un viaje de esta naturaleza pueden colocarse 16 hombres ó 3 caballos por eje; además, en el mismo tren y para trayectos bastante largos, han de llevarse los víveres y forrajes de consumo diario; los abastecimientos preparados en los dos últimos meses, permitirán, al parecer, reducir á diez raciones las que han de transportarse en el tren; la ración diaria del soldado ruso pesa un kilogramo y medio y 5 kilogramos la de un caballo. La sobrecarga máxima sobre cada eje es de dos toneladas en el material ruso.

Con estos datos, fácil es ahora calcular el número de trenes necesarios para llevar á la Mandchuria un cuerpo de ejército.

Esta unidad estratégica se compone en Rusia de dos divisiones de infantería, una brigada de caballería de dos regimientos, un batallón de zapadores con dos trenes de puentes, una compañía de telégrafos, dos brigadas de artillería de 48 á 64 piezas, un parque móvil de artillería, una brigada sanitaria, un Hospital de campaña y una columna de provisiones; dando en total 1100 oficiales y asimilados, 43500 clases y soldados, 11000 caballos de silla y tiro, y 2550 piezas, cajones y carruajes de todas clases.

Es punto menos que imposible que todos los trenes consten de 32 ejes, porque la organización de los convoyes ha de obedecer al principio de que no se disloquen las unidades naturales, y de que la tropa vaya mandada por sus oficiales. Admitamos, sin embargo, que todos los trenes tengan aquella composición, y haciendo el cálculo—cuyos detalles omitimos por no fatigar la atención de los lectores—resulta que son necesarios 13100 ejes ó 468 trenes, dando un total de 78 días, á razón de 6 trenes diarios.

Agregando los 21 días que se invierten en el viaje á Mukden, encontramos en definitiva que, desde que comienza el transporte en la Rusia europea hasta que el último

3.ª división japonesa

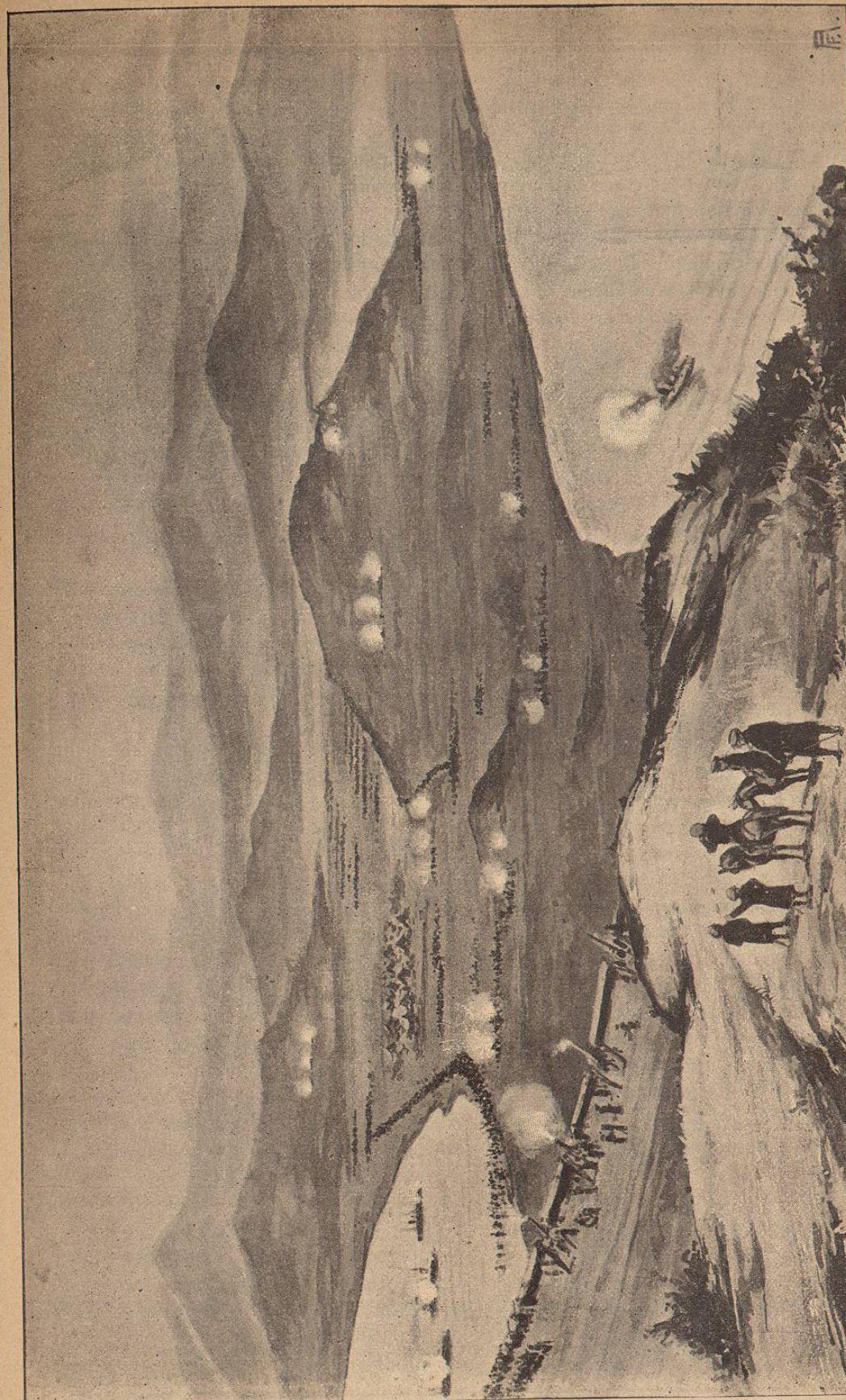
Monte Sampson

1.ª división japonesa

Kin-chew

4.ª división japonesa

Destroyers japoneses



Cañonero ruso

Posición rusa de Nan-chan

Vista panorámica del campo de batalla de Kin-chew

hombre llega á la Mandchuria, transcurren 99 días, á no ser que ocurran averías, accidentes ó tropiezos de cualquier género, muy probables en un viaje tan largo, caso en el cual las dilaciones aumentarán la duración del recorrido.

Según las noticias más fidedignas, á mediados de Mayo tenían los rusos en la Mandchuria, aparte de las guarniciones de Port-Arthur y Wladiwostock, 128 batallones de infantería, 16 regimientos de caballería, 10 brigadas de artillería de campaña, 5 baterías á caballo y 3 destacamentos de ametralladoras. Descontando los enfermos y las bajas, aproximadamente un 10 por 100 del efectivo, el total disponible no se elevaba en aquella fecha á más de 120000 hombres. Agregando 20000 hombres que habrá transportado el transiberiano hasta últimos de Julio, podemos evaluar casi exactamente en 140000 hombres el total de las tropas rusas de la Mandchuria, el 1.º de Julio.

Esta inferioridad de fuerzas explica por qué el general Kuropatkin se ha mantenido prudentemente á la defensiva, sobre todo durante los meses de Abril y Mayo, en que disponía de menos de 100000 hombres distribuidos en un inmenso territorio.

Admitiendo que los dos ejércitos consigan mantener intacto el núcleo principal de sus fuerzas, las operaciones decisivas no se emprenderán hasta que rusos y japoneses hayan puesto en el teatro de la guerra sus efectivos máximos.

Se presenta ahora otra cuestión. ¿Podrán los rusos mantenerse á la defensiva meses y meses, hasta que el generalísimo cuente con un millón, con dos millones de hombres, con todos los necesarios para aplastar á su enemigo? Desgraciadamente para Rusia, ha de llegar fatalmente un momento en que el transiberiano no podrá conducir un solo hombre, por muchos millones que con las armas en la mano estén dispuestos en Europa.

Si la Mandchuria fuese una comarca fértil y muy abundante en recursos, de tal modo que el ejército pudiera subsistir sobre el país, no cabe duda que á la larga podría Rusia concentrar en el Extremo Oriente un ejército colosal; pero los recursos de la Mandchuria solo permiten el abastecimiento de un ejército de 100000 hombres, á lo sumo, y 20000 caballos. Utilizando el Amur

y sus tributarios, podrían con relativa facilidad, llevarse forrajes de la Siberia para 20 ó 30000 caballos más. Las provisiones para el ejército han de transportarse necesariamente desde las provincias occidentales y aun desde la Rusia Europea; cuanto más numerosas sean las tropas de la Mandchuria, más provisiones habrán de conducirse, y como el rendimiento del ferrocarril es limitado, se comprende que cuando las necesidades del abastecimiento absorban para este servicio todos los trenes, no será ya posible enviar más tropas al Oriente.

Teniendo esto en cuenta, puede afirmarse que el máximo del ejército ruso en la Mandchuria, comprendiendo las guarniciones de Port-Arthur y Wladiwostock y las tropas que custodian la línea de comunicaciones, será de 300 á 325000 hombres, y que á este máximo será imposible llegar antes de doce meses, ó sea hasta últimos de Junio de 1905.

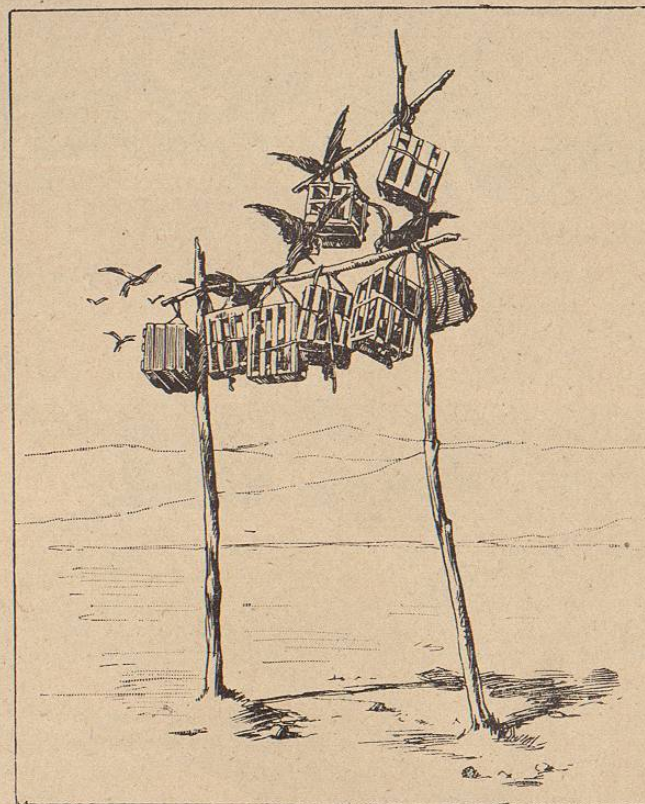
Es claro que esta fecha podrá retrasarse si ocurren averías en la línea, así como adelantarse, aunque no mucho, si se perfecciona el trazado de la vía y en particular si se concluye el trozo que rodea al Baikal por el S.

Los japoneses están incomparablemente en mejores condiciones. Sobre el país pueden mantenerse sin dificultad 60000 hombres y 10000 caballos; el resto necesitan ser abastecidos desde el Japón. Mientras esta potencia conserve el dominio del mar, puede fletar tantos barcos como sean necesarios para atender á las necesidades de las tropas, y en dos ó tres meses 400000 japoneses estarán en el teatro de la guerra. Mas si por consecuencia de una batalla naval desgraciada, ó porque llegase á los mares de la China la escuadra del Báltico, hecho que parece bastante remoto, dominasen los rusos en el mar, no necesitarían los rusos reñir grandes batallas para acabar con casi todo el ejército japonés.

Cuanto hemos expuesto da la razón de los éxitos logrados en tierra por los japoneses; apenas han encontrado resistencia y valiéndose de una superioridad de fuerzas aplastante han hecho cuanto han querido; justifica la prudencia del almirante Togo que ha procurado á todo trance conservar incólumes sus unidades de combate; pero no puede justificar—según hemos dicho en otras

ocasiones—la pasividad de los ejércitos de tierra, que debían haber procurado destruir á su enemigo, bien por choques parciales y continuados, ya por grandes concepciones estratégicas que condujeran á una batalla decisiva, para evitar desde el primer momento la contingencia de verse en un caso de inferioridad aun más grave que el de los rusos.

El Capitán SUBRIO ESCÁPULA



Cabezas de tunguses ajusticiados por los rusos, expuestas en jaulas para escarmiento

POSICIONES NAVALES DE RUSIA

EN EL EXTREMO ORIENTE

PORT-ARTHUR Y DALNY

La bahía de Port-Arthur es el centro de una cuenca formada por una cintura de colinas escarpadas, desprovistas de vegetación con suelo pedregoso y altitudes que varían entre 100 y 200 metros. El canal de entrada en esta bahía tiene una longitud de 900 metros y una anchura de 300 á 400. La configuración de las orillas y el poco fondo junto á la península del Tigre dificultan la navegación y complican muchísimo las maniobras de los buques que salen ó entran, aún en las horas de la pleamar, cuando reinan vientos del sur y han cesado las fuertes co-

rrientes que diariamente se manifiestan en el comienzo de las mareas, por efecto del gran desnivel (4 metros) entre la baja y la pleamar.

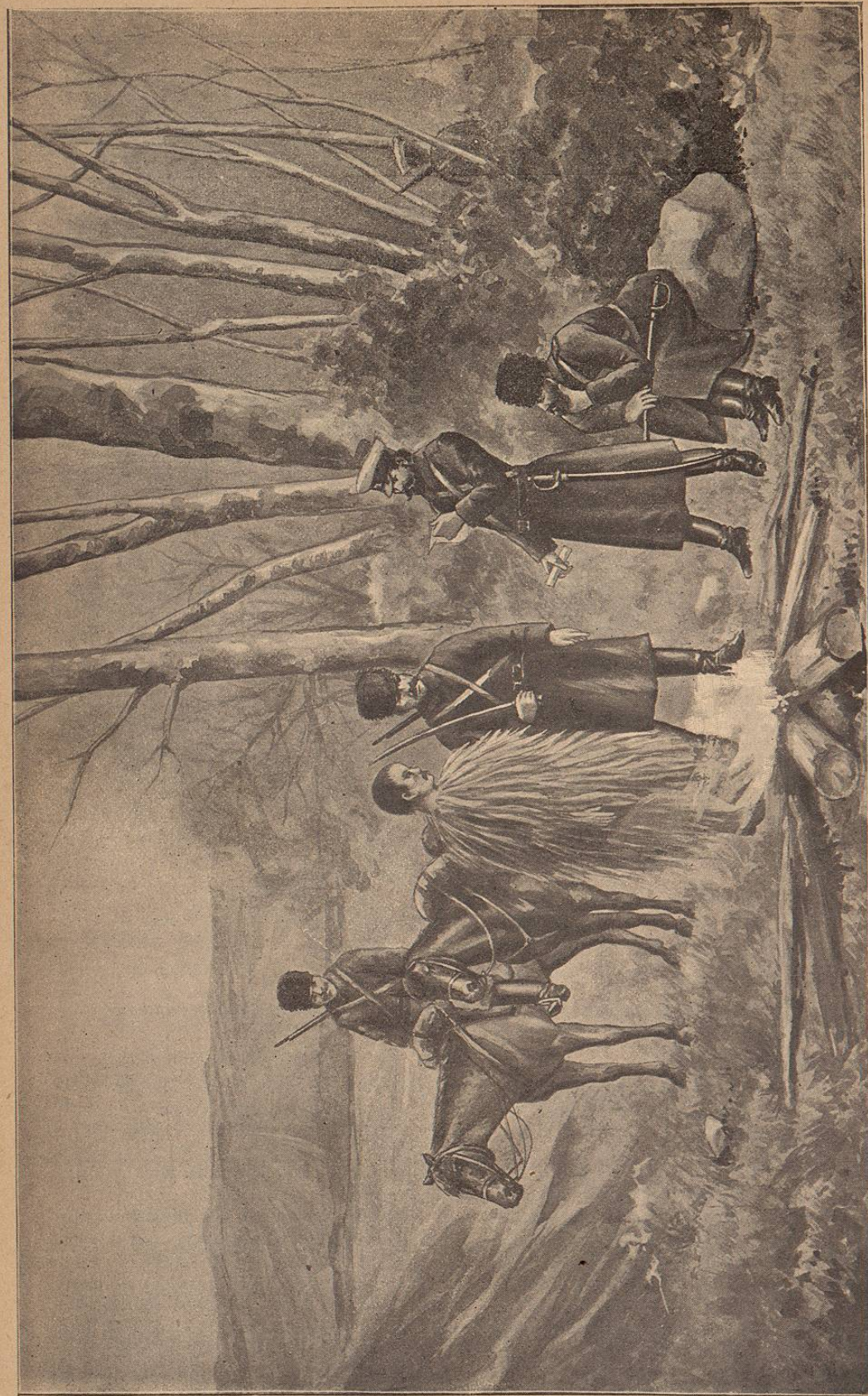
Este canal es uno de los mayores defectos del puerto, no sólo por lo que retrasa la entrada y salida de buques, sino porque cualquier accidente puede obstruirlo.

En la bahía existen dos puertos: uno al este y otro al oeste.

El puerto del este, abierto por los chinos, lo constituye una dársena de 525 metros de largo, 310 de ancho y 5 de fondo en la bajamar. Naturalmente que los grandes acora-

zados, con su calado de 8 metros, no pueden utilizar esta dársena más que en las horas de la pleamar y para entrar en dique. Como el fondo es de fango, no perjudica á los buques la permanencia en la dársena durante la bajamar, pero entonces es imposible la salida.

Muelles de piedra con un desarrollo utilizable de 1500 metros circundan la dársena y á ellos pueden atracar los barcos. En la orilla del norte hay un dique seco, demasiado estrecho para los grandes acorazados; otro dique estaba en construcción, al principio la guerra, en el puerto del oeste, junto al istmo de la península del Tigre. El arsenal de reparaciones se halla en los muelles del este y del sur, y al norte de la dársena está edificada la ciudad. Un ramal de



Patrulla rusa interrogando á un espía

vía férrea que sale de la estación, situada al oeste de la ciudad, sigue á lo largo de los muelles. La entrada de la dársena tiene una anchura de 80 metros.

El puerto del oeste se extiende por detrás de la península del Tigre, y en la bajamar queda casi por completo en seco; sólo cubren las aguas un estrechísimo canal. Operaciones de dragado, en grande escala emprendidas, se principiaron en 1901 y han continuado hasta llegar á formar dos radas: una al este y otra al norte de la península del Tigre con las denominaciones de central y occidental respectivamente.

En la orilla sur de este puerto está la pequeña rada interior unida por el mencionado canal á la rada exterior. Esta es muy espaciosa y limpia, tiene sondas suficientes para cualquier clase de buques y su fondo reúne buenas condiciones de anclaje; sólo junto á la costa del norte se notan algunos arrecifes. La mucha elevación de las orillas protege esta rada de los vientos del oeste y norte; pero queda completamente abierta á los del este y sur que son los reinantes en verano, de modo que en este caso no puede barco alguno mantenerse fondeado sin exponerse á grandísimos riesgos.

La rada exterior, por efecto de la corriente de mares, está libre de hielos, mientras que la dársena y las radas interiores se cubren durante un mes de una capa delgada de hielo que dificulta la navegación, aunque no la imposibilita.

El frente marítimo está constituido por las colinas de la península del Tigre y el cerro llamado Monte de Oro, alcanzando un desarrollo total de 8 kilómetros. El teniente de ingenieros alemán Hannecke dirigió, años atrás en tiempo de la dominación china, la construcción de 13 fuertes permanentes, 8 de ellos en la península mencionada y 5 al Este de la boca del puerto; algunos de estos fuertes estaban dotados de cúpulas acorazadas.

El número, situación y artillado de las obras edificadas por los rusos es imposible de detallar, así como tampoco las condiciones tácticas de este frente marítimo. Fijándose, sin embargo, en algunos pormenores de los ataques de la escuadra japonesa, consignados en los partes oficiales rusos, se deduce que las baterías están numeradas de Oeste á Este, siendo de 18 el número superior citado en los expresados partes. Estas baterías situadas en puntos cuyas cotas exceden de 100 metros, dominan perfectamente con fuegos de mucho alcance la rada exterior y cubren la salida y las formaciones de la escuadra propia. Los ángulos muertos no deben ser considerables y estarán atenuados por medio del flanqueo de las obras entre sí y por los fuegos rasantes de la batería á flor de agua del cabo Lao-mu-chen que barre además de las costas el acceso del canal. Sin embargo, lo ocurrido en los com-

bates del 25 de Febrero y 10 de Marzo demuestra que los buques enemigos que se sitúan junto á la costa de la bahía Ta-che pueden, sin recibir apenas fuegos de la defensa, batir indirectamente la ciudad y las radas interiores. También los buques que se acoderen á las costas Sur y Sudeste se hallarán en condiciones de enfilar las obras de la península del Tigre y de enviar por elevación sus proyectiles contra la ciudad y puertos. Después de los mencionados combates, se apresuraron á construir una batería en el promontorio Liao-te-chen, cuyos efectos se hicieron sentir ya en el combate del día 22 de Marzo, aunque dada su situación aislada y la falta de caminos para transportar allá buen material y municiones, no es probable que sea de gran potencia defensiva. El sistema de obras llamado fuerte del Monte de Oro debe ser el más importante, así como unas baterías de tiro directo situadas á uno y otro lado del canal de entrada. En la *Roca eléctrica*, al Sudeste del Monte del Oro hay un proyector eléctrico; otro se ha instalado con una cota de 461 metros en cabo de Liao-te-chen, y por cierto que en la noche del 24 de Febrero esta estación fué la primera en descubrir los brulotes enemigos.

Respecto del armamento de estas obras, no se sabe sino que tienen piezas de 32, 15, 10 y 5.5 centímetros de calibre. Situados gran número de cañones en puntos de cota muy elevada cubren de fuegos curvos un sector muy extenso y son muy difíciles de desmontar desde los buques, según acaba de demostrarse en repetidas ocasiones.

En el estudio de los frentes de tierra tomaremos por base la situación de los 12 fuertes existentes en tiempo de la guerra chino-japonesa, los cuales se desarrollaban por la cresta de una línea circular de colinas á altitudes de 120 á 190 metros. El frente oriental se extendía desde la costa al Este del cabo Lao-mu-chu hasta la vía férrea; dominase desde allí todo el terreno de los alrededores y es posible que los rusos lo hayan conservado, aunque mejorando y reforzando su defensa. No sucederá lo propio con los frentes del Noroeste y Oeste de los chinos, el primero de los cuales fué batido en 1894 á distancias de 1 á 2 kilómetros desde una loma dominante. Es casi seguro que los rusos habrán ocupado esta loma y las alturas al Este de la bahía de las Palomas, y por lo tanto la línea de fortificaciones coincidirá con la línea de cotas 210, 142, 112, 90 y 87 marcada en el plano, desde las cuales se domina también la ciudad, los puertos interiores y se flanquea la gola de parte de las otras del frente marítimo. De esta manera los frentes de tierra alcanzarán un desarrollo de 20 kilómetros.

Como reducto de seguridad de las posiciones terrestres se emplearán los dos fuertes construídos sobre el cerro Perepelotsch-