

canzado casi el efectivo de una brigada mixta. Desde el día 16 no ha transcurrido día sin que se librarán combates en varios puntos, terminados siempre por la retirada de las avanzadas japonesas á la posición principal y el retroceso subsiguiente de los rusos.

El ejército japonés se mantiene en completa inactividad, seguramente ficticia; teniendo lugar los combates en el frente del ejército de Oyama, que tiene ante sí los ejércitos rusos II y III, sin que ningún suceso turbe la tranquilidad en el sector oriental, es probable que el mariscal japonés aguarde la entrada en línea del ejército del Yalú, para reanudar las operaciones con el ejército de la Mandchuria.

La circunstancia de que sea el general Linevitch quien ahora asume la iniciativa, no significa que los rusos se propongan tomar la ofensiva, sino que procuran conocer exactamente la situación y fuerza del enemigo para ajustar á ellas su formación de combate. De los datos y noticias, no publicados, que poseemos se deduce que el general Linevitch no proyecta una ofensiva directa, sino después y como consecuencia de una batalla defensiva afortunada.

Asimismo parece indudable que los rusos efectúan sus reconocimientos á una distancia de 20 á 40 kilómetros de su posición de combate. La libertad de que hasta ahora han gozado los periódicos rusos para publicar cartas y mapas más ó menos detallados del teatro de la guerra, ha sido recientemente restringida, dándose el caso significativo de que no se pongan trabas á la publicación de mapas detallados de la región próxima á Chan-chun-fu y Kirin, ni de la que tiene á Tie-ling como centro, y en cambio se haya prohibido la de una faja de territorio situado a unos 70 á 80 kilómetros al N. de Tie-ling.

Esta circunstancia y los telegramas del teatro de la guerra, permiten establecer con mucha aproximación el frente que actualmente ocupa el grueso del II y III ejércitos rusos. Desde un punto situado á unos 30 kilómetros al N. de Chan-tu-fu, sobre el camino mandarín, se extiende hacia el SE. pasando á igual distancia al N. de Kai-yuan-sian, sigue por Tau-lu, pasa un poco al S. de Hai-lun-cheng, y baja al S. llegando á la mitad de distancia entre U-fan-gu y Tun-hua-sian. Probable es que las fuerzas que se hallan en estos últimos puntos pertenezcan al I ejército, pero en concreto no se conoce cuál es la situación de los cinco cuerpos siberianos del general Kuropatkin, cuyo grueso debe oponerse á las maniobras de Kavamura. Por el O. las brigadas de cosacos recorren la comarca hasta el Liao, á cu-

ya orilla derecha pasan con frecuencia. En conjunto, en estos momentos está más concentrado el ejército japonés, repitiéndose lo que sucedió antes de la batalla de Mukden. En el ala izquierda de los rusos opera el destacamento del general Renenkampf. Algunos telegramas particulares acogen el rumor de que este destacamento ha sufrido un rudo golpe al practicar recientemente un reconocimiento, pero los despachos oficiales rusos y japoneses no mencionan este suceso.

El general Michtchenko, con una columna compuesta principalmente de tropas cosacas, cubre el ala derecha. Del 18 al 22 de Mayo ha practicado un reconocimiento ofensivo muy afortunado, puesto que según un telegrama del general Lenevitch, recibido al cerrar esta *Crónica*, fueron destrozadas dos compañías japonesas y cayeron en poder de los rusos 5 oficiales y 200 prisioneros, así como dos ametralladoras. No se conocen más detalles; el mariscal Oyama, en un despacho muy lacónico, dice que fuerzas rusas de caballería, con alguna artillería, avanzaron el día 18 replegándose el 22.

De lo que acontece en la parte oriental del frente no se dice nada, á pesar de que es el lugar más indicado para efectuar una maniobra estratégica.

Operaciones navales.—Si midiéramos la actividad de las dos flotas beligerantes por lo que de ellas dicen los telegramas recibidos de los puertos del mar de la China, llegaríamos á una deducción falsa. Ni Togo, ni Rojdestvensky permanecen tranquilos é inmóviles, sino que se aprestan por todos los medios á la consecución de sus respectivos objetivos. Unos cuantos cruceros auxiliares y varios transportes de la escuadra rusa han remontado al N. de Hainan hasta cerca de Formosa; los barcos de combate no han sido señalados en ninguna parte en los últimos días.

Desarrollándose la guerra naval en circunstancias muy diferentes de la terrestre, y siendo esencialísima á los dos adversarios la conservación del mayor secreto, no tendremos noticia exacta de la situación y propósitos de las escuadras hasta que un combate naval desvanezca de pronto el misterio. El momento crítico de las operaciones se aproxima, y conoceremos el desenlace del problema planteado al mismo tiempo que su comienzo.

El capitán Klado, que tanta notoriedad adquirió últimamente por la exageración y violencia de sus escritos, ha sido expulsado de la marina por orden del Czar.

JUAN AVILÉS
Comandante de Ingenieros

27 Mayo, 1905

La Guerra Ruso Japonesa

SUMARIO: Las reservas en oro de Rusia, por L.—La situación internacional, por Z.—El transiberiano y los ferrocarriles del Extremo Oriente.—La marina de guerra de las principales potencias, por J. B. y L.—El conflicto ruso-japonés, por Julián Juderías.—El combate del monte Putiloff, por el Capitán Painvin.—Los automóviles en la guerra ruso-japonesa.



Una de las tumbas imperiales de Mukden

ADVERTENCIA

La sangrienta y colosal batalla reñida en el estrecho de Corea entre las flotas rusa y japonesa, es uno de los sucesos más importantes que han acaecido desde el comienzo de la guerra. Esta circunstancia nos mueve á dedicar á su descripción un cuaderno completo, que constará de 20 páginas, con abundante información gráfica, porque contendrá fotografías de casi todos los barcos de las dos escuadras y los retratos de los almirantes y de gran número de capitanes.

Con objeto de satisfacer el natural deseo de nuestros lectores, ávidos de conocer pormenores del gran drama naval, nos anticiparemos al resto de la prensa europea en la descripción de la batalla; á este efecto, adelantamos la tirada y reparto del presente cuaderno, con objeto de dar inmediatamente, en el que sigue, el relato de la batalla de Tsu-shima.

LAS RESERVAS EN ORO

DE RUSIA (1)

A su regreso de Rusia, el miembro del Parlamento británico Sir Howard Vincent leyó en *The Times* un escrito de Mr. Lucien Wolf en el que trataba de sostener sus argumentos, fundándose, no ya en datos positivos, controvertidos por Sir Howard, sino en hipótesis y suposiciones. Pero este recurso ha quedado también fallido, porque con fecha 22 de Mayo sir Howard ha dirigido un comunicado á *The Times* del cual copiaremos los principales párrafos.

«La inspección fué hecha aprovechando la invitación que á V. mismo—el Director de *The Times*—hizo su Excelencia el Mi-



Cosacos del Cáucaso

nistro de Hacienda, publicada en *The Times* del 23 de Marzo, «para ver y comprobar personalmente la reserva en oro depositada en las arcas del Banco del Estado»..... Mr. Wolf dirige tres preguntas: 1.ª ¿Qué hay de cierto en el rumor de que las reservas disminuyen á la par que aumenta la circulación fiduciaria? 2.ª Si no es posible colocar empréstitos en el extranjero ¿continuará este proceso de recíproca depreciación? 3.ª Si continua ¿no se impondrá el curso forzoso dentro de un corto plazo?—No me incumbe el papel de defender la Hacienda rusa, ni al Gobierno ruso, pero como los comerciantes, para los cuales es de sumo interés el crédito de Rusia, pueden alarmarse por estas sugestivas preguntas, debo

(1) Véase la página 385 del tomo II.

declarar que, á juzgar por los datos y noticias que he adquirido en los más acreditados centros de Rusia, la respuesta á la primera pregunta es negativa. No es cierto que disminuya la reserva en oro. El balance de 21 de Abril arroja la cifra de 1.044.286.000 de rublos, de los cuales 690.872.000 estaban en el Banco principal, 168.705.000 en las sucursales, 47.720.000 en las tesorerías provinciales, y 137.529.000 en varias capitales del extranjero. La primera cifra la comprobé yo mismo, con mis propios ojos, pesando y examinando el oro.—La respuesta del Ministro de Hacienda á la segunda pregunta es que no ha fracasado ningún empréstito exterior, aunque las condiciones de emisión han requerido largas negocia-

ciones.—La tercera pregunta, basada hipotéticamente en la respuesta afirmativa de las otras dos, se contesta por sí misma.

Sir Howard Vincent termina con el siguiente párrafo: «Es grato consignar que la Fiesta del Trabajo (1—13 Mayo) transcurrió tan tranquilamente como yo predije, á despecho del torrente de negros augurios y profecías, y que la «revolución» se ha aplazado á las Kalendas griegas. Este es el momento para que los avisados estadistas implanten bien meditadas reformas, de acuerdo con lo que rezaba el rescripto imperial á Siberia «las modernas condiciones de la existencia,» y desaparezcan las desavenencias de clase y religión.»

L.

LA SITUACIÓN INTERNACIONAL

Un verdadero torrente de elocuencia parlamentaria se ha desbordado en algunas Cámaras europeas, al discutirse cuestiones palpitantes de política internacional.

El primer ministro inglés, Balfour, poniéndose á tono con la opinión pública de su país trató en un largo discurso de resolver á su manera el problema de la defensa de Inglaterra, de la India y demás colonias. Bien claro reveló la forma descubierta por Balfour para contener la penetración de Rusia en el Asia central que las derrotas rusas en la Mandchuria no habían dejado de causar efecto en el gabinete británico. Declaró que consideraría como un acto de hostilidad cualquier tentativa encaminada á prolongar, sobre territorio del Afghanistan, los ferrocarriles estratégicos rusos de aquella frontera. Aunque en época anterior se había visto obligada Inglaterra, por razones poderosas, á tolerar la anexión á Rusia de los Khanatos del Asia central, ya se había llegado al límite de cuantas concesiones podían otorgarse al Imperio del Czar, á costa de la integridad de la India. En buenas palabras, vino á decir el ministro inglés á los políticos rusos que acarician la idea de una expansión sobre la India: *de ahí no se pasa*. Esta advertencia seria y amenazadora no ha tenido hasta ahora eco alguno en el Nawa, y es de suponer que el gobierno ruso no está de humor en los actuales momentos para recoger el guante arrojado por Balfour.

Análogamente, el ministro Tittoni ha hablado en la Cámara italiana sobre la cuestión de Trípoli. Reconoció que el Sultán se había conducido de una manera correctísima al negar que se hubiesen hecho concesiones á ninguna compañía francesa para la construcción de un puerto en Trípoli, pero no desperdició tampoco esta ocasión el ministro italiano para amonestar á los empleados turcos que crean dificultades á la penetración económica de Italia en la Tripolitania, dando á entender además que la voluntad inquebrantable del pueblo italiano consiste en conservar, cueste lo que cueste, la influencia predominante y exclusiva en la obra de civilizar aquella provincia turca.

En otro discurso explicó el ministro italiano el estado de las relaciones con Austria, sobre todo con respecto al restableci-

miento del orden en la península de los Balcanes. Cuando es sabido que el cuartel general de todos los trabajos para destruir la triple alianza, alentando en contra de Austria los ideales nacionales del irredentismo, reside en el palacio del embajador francés en Roma, Mr. Barrière, se necesita de una gran dosis de audacia y de tacto, por parte de Tittoni para declarar paladinamente, sin que se haya alterado la armonía con Francia, que el eje de la política italiana en Oriente estriba en el mantenimiento de las relaciones cordiales con Austria.

Muy agradecido debe estar Delcassé al hombre de Estado italiano por la conducta moderada y hábil que acaba de demostrar, en momentos en que la unión íntima de la República con Inglaterra parecía haber experimentado un quebranto algo serio á consecuencia de la protesta del Japón contra la protección otorgada á la escuadra de Rojdestvensky en aguas de Indo-China, la cual protesta fué discutida por la prensa inglesa con mayor seriedad de lo que suponían en París los entusiastas de la *entente cordiale*. Quizá por primera vez desde que se firmó el tratado colonial con Inglaterra comprendieron los franceses que no es tan fácil y expedito el conciliar de un solo golpe todas las divergencias y contrastes que pueden surgir á cualquier hora entre los gabinetes de Londres y París. Los ingleses, por su parte, no pueden en ningún caso desprenderse de la tradicional animosidad contra Rusia, y tenía que ser muy violento para ellos el contemplar impasibles el incremento de fuerza y el impulso que recibía la escuadra rusa, merced á la complicidad de las autoridades francesas de las colonias asiáticas.

En tales circunstancias no han dejado de manifestarse entre ciertos políticos franceses corrientes muy acentuadas en pro de una nueva orientación de ideas y tendencias, y aun en medio de las nebulosidades de la cuestión de Marruecos, y á pesar de la herida que á perpetuidad dejó abierta en el sentimiento nacional de Francia el tratado de Francfort de 1871, ha empezado á estudiarse formalmente la posibilidad de una aproximación á Alemania. Tal vez entre los políticos de esta nueva escuela figure el presidente Rouvier, cuya intervención personal en el conflicto de Marruecos de tanta importancia ha sido para calmar la exalta-

ción de ánimos, hasta el punto de que hoy no sea absurdo el pronosticar la apertura de negociaciones diplomáticas de resultados provechosos para ambas naciones, tan pronto como la misión alemana del conde de Tattenbach haya terminado su cometido en Fez.

El gobierno ruso ha tomado con empeño la empresa de iniciar la reorganización política del Imperio, pero no puede desconocerse que estos propósitos dependen exclusivamente de los acontecimientos que se preparan en el Mar de la China y en la Mandchuria. El ejército japonés del maris-



Escenas de movilización: La despedida de la novia

cal Oyama se dispone también á tomar la ofensiva, y si en el mar consigue el almirante Rojdestvensky unirse con la escuadra de Nebogatoff, hay que esperar la inmediata entrada en acción de los almirantes Togo y Kamimura y por lo tanto grandes sucesos que causarán en el mundo profunda emoción.

Z.

EL TRANSIBERIANO Y LOS FERROCARRILES

DEL EXTREMO ORIENTE

En un informe dirigido al emperador, con fecha 8 de Abril de 1904, el ministro ruso de comunicaciones, príncipe Khilkoff, declaraba las mejoras que debieran introdu-

cirse en el transiberiano, durante el año 1904. Entre ellas figuraban la construcción de 58 apartaderos en la línea de Siberia, 11 en la del Transbaikal, la colocación de una tercera vía en 12 apartaderos ya existentes, y la terminación de la línea de circunvalación del lago Baikal.

Todos estos trabajos quedaron terminados antes de la fecha prevista, y además se multiplicó el número de depósitos de agua y comenzó el tendido de la segunda línea, cuyo desarrollo actual es de unos 150 kilómetros.

Aunque la sección del Baikal (253 kilómetros) fué abierta á la explotación el 25 de Septiembre de 1904, no ha comenzado la explotación normal hasta mediados de Enero último. Todos los túneles, en número de 34, son para doble vía. La capacidad de esta sección que solo era de 5 trenes en cada sentido en Octubre, es ahora de 14 trenes ascendentes y 14 descendentes. Se sigue, no obstante, aprovechando el transporte en vapores cuando el lago no está congelado, ó en trineos durante lo más riguroso del invierno.

Al romperse las hostilidades, la línea del Transbaikal solo daba un rendimiento de 6 trenes, de ellos 4 militares, uno correo y de viajeros y otro para el servicio. Pero los carriles ligeros, de 24 kilogramos por metro, fueron substituidos por otros de 32 kilogramos; se aumentó el material de transporte, que hoy comprende 3.500 locomotoras y 60.000 coches y vagones; y se mejoró el trazado de la línea; habiéndose llegado á conseguir que circulen diariamente 17 trenes en cada sentido.

Es de notar que las sumas primitivamente destinadas á colocar la doble vía, fueron invertidas en gran parte en mejorar el trazado, tanto en alineaciones como en rasantes, y en robustecer la vía existente. Los resultados obtenidos han patentizado el acierto y previsiones de Khilkoff.

Pero los 17 trenes que diariamente circulan por el transiberiano no son todos militares. Aunque no se han dado á la publicidad datos oficiales, sábase que tres trenes son de viajeros y dos de servicio; el transporte de mercancías y material suelto absorbe también gran número de vagones, de suerte que no se puede contar con más de unos nueve trenes militares al día.

En el trimestre comprendido entre 1.º de Octubre y fin de Diciembre, el transiberiano transportó al Extremo Oriente 40.000 hombres por mes, con todo su ganado y material completo. Esta cifra habrá sido la misma durante el primer trimestre del presente año, pero á partir de 1.º Mayo es probable que aumente considerablemente, por haber cesado los hielos y tempestades que en lo más riguroso del invierno suelen dificultar la circulación.

Desde Moscou á Kharbin invierte un tren

se normalizara el servicio antes de Septiembre.

Cuando los japoneses entraron en Hainchong se propusieron utilizar la vía rusa, después de reparada, valiéndose de algunas locomotoras cogidas al enemigo y de otras varias encargadas á los Estados Unidos; pero el vapor que las conducía al Japón fué echado á pique por los rusos, y entonces los japoneses resolvieron utilizar su propio material; para esto, han reducido la anchura de la vía—que era de 1.52 metros—á 1.07



Llegada á Nijni Novgorod, de heridos rusos del «Novik»

militar unos 36 días, de los cuales quince se destinan al descanso, distribuido en paradas periódicas de varias horas, y altos de un día completo cada 1.200 á 1.300 kilómetros; en estos puntos se han construido cuarteles provisionales y almacenado grandes cantidades de combustibles y de víveres.

La línea oriental de la China—de Kharbin á Port-Arthur—estaba bastante mejor estudiada y construida que la transiberiana; pero al principio de la guerra su rendimiento fué muy pequeño, á causa de la escasez de material de tracción y arrastre; poco á poco se fué remediando este defecto, con material llegado de Europa, sin que

metros, acercando uno de los carriles al otro; con objeto de evitar que los rusos la puedan utilizar si más adelante recobran el terreno perdido, cortaron las cabezas de las traviesas, dejándolas inservibles para la anchura de la vía rusa.

Al S. de Mukden los rusos inutilizaron superficialmente la línea férrea, de suerte que la labor de reconstrucción fué obra de tiempo, sin que se presentaran dificultades de consideración. Al N. de Mukden la destrucción ha sido mucho más completa, en particular en las obras de fábrica, por lo cual solo circulan algunos coches en cortas secciones.

Las tropas de ferrocarriles, tanto rusas

como japonesas, han desplegado una actividad asombrosa. Sin contar los continuos trabajos que han ejecutado en las vías férreas permanentes, reparándolas, consolidándolas, mejorándolas y destruyéndolas, han construido varios ramales de vía estrecha.

Una de estas vías fué la de Mukden á Fushun; de este último punto partía otra de igual naturaleza, de 60 kilómetros de longitud y tracción animal, que se dirigía al N. hacia el puerto de Talin, pasando por Tapi-tai, Ube-nia-pu-tse y San-lu-nin, estación término situada á 11 kilómetros del desfiladero y en la que se habían acopiado víveres



General Polkornikoff

y municiones; este ramal prestó grandes servicios al I ejército de la Mandchuria durante la retirada de Mukden. Un ramal más corto iba desde Su-ye-tun á Ma-tu-ran, sobre el río Hun.

Kirin ha sido enlazada con la línea Oriental de la China, por un ramal de vía estrecha, de 100 kilómetros de longitud, que termina en la estación de Kuan-chen-tse.

Los japoneses, además de dar grande impulso á los ferrocarriles de Corea, construyeron una vía que desde Antung va á Feng-huen-cheng; es de vía estrecha y de tracción animal. Otra igual corría á retaguardia del ejército del general Nodzu, paralelamente al Sha, antes de la batalla de Mukden.

LA MARINA DE GUERRA DE LAS PRINCIPALES POTENCIAS

XI.—REPÚBLICA ARGENTINA (1)

ACORAZADOS

Almirante Brown (1880), recientemente refundido.—4.200 toneladas; 13.5 millas; radio 4.200 millas.

10 cañones de 150 milímetros; 4 de 120; 8 de 47; 2 tubos aéreos.

Los Andes, El Plata (1875).—2.500 toneladas; 9 millas; radio 2.800 millas.

2 cañones de 280; 10 de 47.

Verdaderos guarda-costas.

Independencia, Libertad (1892).—2.300 toneladas; 14 millas; radio 4.000 millas.

2 cañones de 240; 4 de 120; 4 de 47; 2 tubos aéreos.

RESUMEN DE ACORAZADOS

5 acorazados, con 13.800 toneladas, 8 cañones de grueso calibre, 22 de mediano y 36 pequeños.

CRUCEROS ACORAZADOS

Garibaldi, San Martín, Belgrano, Pueyrredón (1886, 1898).—6.900 toneladas; 13.400 caballos; 20 millas; radio 12.000 millas.

El *Garibaldi* y el *Pueyrredón* llevan 2 cañones de 254; 10 de 152; 6 de 120; 10 de 57; 4 tubos aéreos.

El *San Martín*, 4 cañones de 203, y en lugar de 10 de 57, 12.

El *Belgrano*, en lugar de los 6 cañones de 120, lleva 4 de 152 y 2 de 76.

El gobierno ruso gestiona hace tiempo la adquisición de estos excelentes cruceros acorazados.

CRUCEROS PROTEGIDOS

Veinticinco de Mayo (1898).—3.200 toneladas; 13.800 caballos; 22 millas; radio 5.000 millas.

2 cañones de 203; 8 de 127; 12 de 47; 3 tubos aéreos.

Nueve de Julio (1892).—3.500 toneladas; 14.500 caballos; 22 millas; radio 10.000 millas.

4 cañones de 152; 8 de 127; 12 de 47; 3 tubos aéreos.

Buenos Aires (1895).—4.500 toneladas; 23 millas; radio 10.000 millas.

2 cañones de 203; 4 de 152; 6 de 120; 12 de 47; 3 tubos aéreos.

Espora (1890).—615 toneladas; 19 millas; radio 2.800 millas.

2 cañones de 75; 1 de 65; 2 de 47, 5 tubos aéreos.

(1) Las posibles complicaciones á que puede dar lugar la guerra ruso-japonesa, y, aun sin ellas, la circunstancia de que los gobiernos ruso y japonés pretenden hacer tiempo adquirir algunos barcos de la República Argentina y de Chile, nos mueven, á ruego de varios suscriptores, á describir las flotas de combate de ambas potencias sud-americanas. (Nota de la D.)

Patria (1893).—1.070 toneladas; 20 millas; radio 4.000 millas.

2 cañones de 120; 4 de 65; 2 de 47; 5 tubos aéreos.

CRUCEROS SIN PROTECCIÓN

Sarmiento (1897).—2.750 toneladas; 13 millas; radio 6.000 millas.

5 cañones de 127; 2 de 76; 4 de 57; 4 de 47; 2 tubos.

Patagonia (1895).—1.500 toneladas; 14 millas.

1 cañón de 254; 3 de 152.

Cinco vapores mercantes, adquiridos en el extranjero, se están transformando en cruceros auxiliares.

de estos excelentes destroyers, superiores á los ingleses.

TORPEDEROS

2 de 110 toneladas y 6 de 95, de 23 á 24,5 millas de velocidad y armados con dos cañones de pequeño calibre y 2 tubos.

14 torpederos de defensa móvil.

RESUMEN TOTAL DE LA FLOTA ARGENTINA

14 barcos de combate, con 54.285 toneladas, 22 cañones de grueso, 116 de mediano y 125 de pequeño calibre.

2 barcos auxiliares, con 4.280 toneladas, 1 cañón de grueso, 8 de mediano y 10 de pequeño calibre.



Alrededores de la estación del Baikal

RESUMEN DE CRUCEROS

4 cruceros acorazados, con 27.600 toneladas, 10 cañones de grueso, 62 de mediano y 42 de pequeño calibre.

5 cruceros protegidos, con 12.885 toneladas, 4 cañones de grueso, 32 de mediano y 47 de pequeño calibre.

2 cruceros auxiliares, con 4.280 toneladas, 1 cañón de grueso, 3 de mediano y 10 de pequeño calibre.

DESTROYERS

Corrientes, Entre-Ríos, Misiones (1896) y *Santa Fé* (1899).—280 toneladas; 27 millas; radio 2.500 millas.

1 cañón de 75; 3 de 57; 3 tubos.

El gobierno ruso gestiona la adquisición

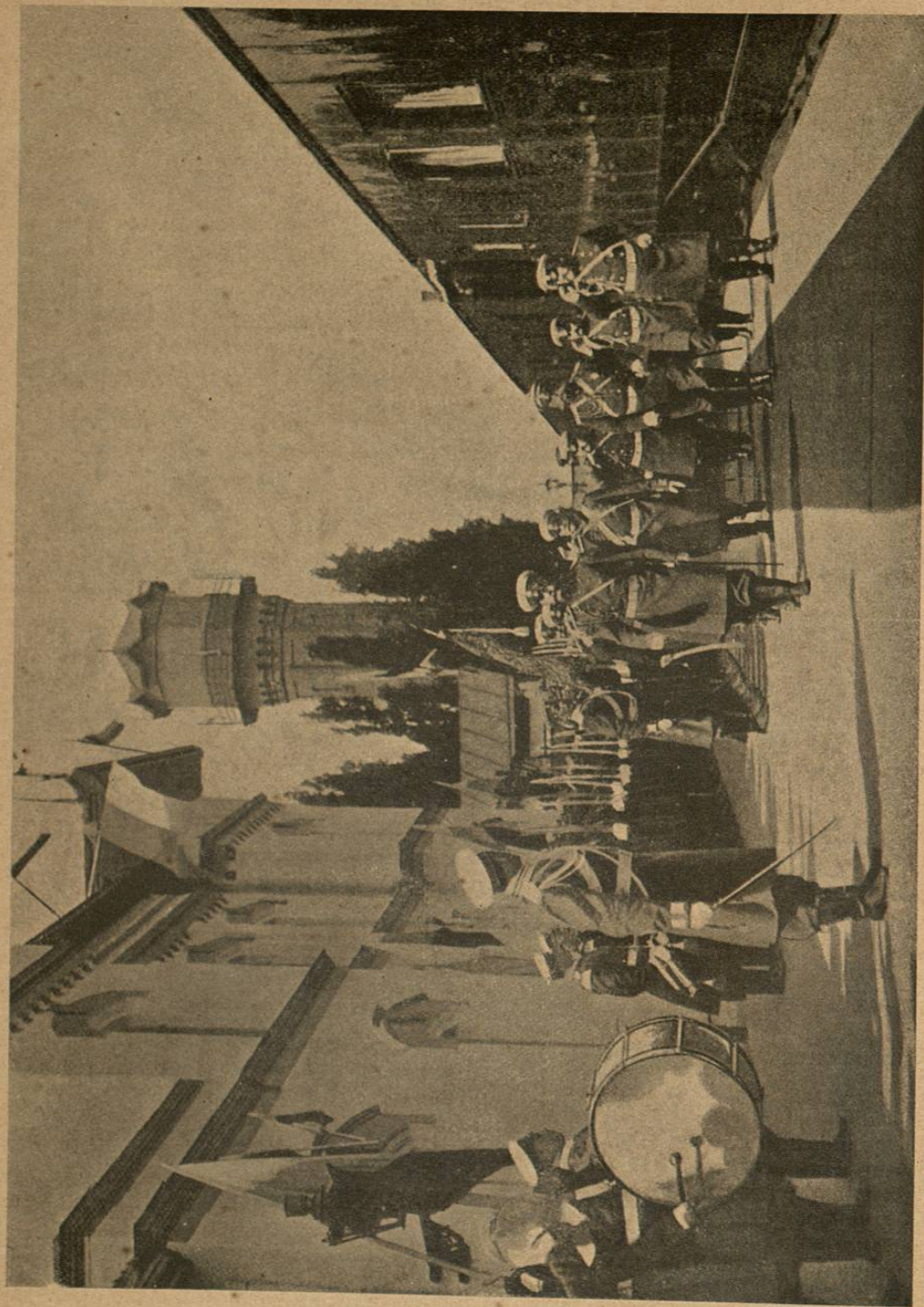
En total 16 barcos, con 58.565 toneladas y 282 cañones; 4 destroyers, 8 torpederos de alta mar y 14 torpederos de defensa móvil.

J. B. Y L.

EL CONFLICTO RUSO-JAPONÉS

La llamada cuestión de Mandchuria, una de las causas de la guerra actual, al decir de los gobiernos ruso y japonés, es antigua y su origen hay que buscarlo en los tratados de Aigún y de Tientsin (1858-60), en cuya virtud se posesionaron los rusos de la región del Amur, convertida hoy por ellos en región Primorskaya ó Marítima. Los rusos,

por consiguiente, llegaron á las riberas del Pacífico y se instalaron en la isla de Sakalin antes de 1858, aspirando á la posesión de toda la Mandchuria cuando los japoneses



El Czar despidiendo á un regimiento en la estación de San Petersburgo

sus vecinos no habían abandonado sus costumbres orientales por las europeas ni podían pretender en modo alguno servir de obstáculo al logro de las ambiciones colo-

niales moscovitas. La posesión de la Mandchuria es, además, una consecuencia lógica de la expansión de Rusia, tanto más lógica, cuanto que no existe solución de continui-

dad entre dicho territorio chino y las posesiones de Siberia.

La manera que tuvieron los rusos de apropiarse el territorio del Amur fué por demás

curiosa. Las tropas aliadas ocupaban la ciudad de Pekin (1860) y los chinos temían que la ocupación se prolongase más de lo regular. El general Ignatief, ministro de Rusia, aprovechándose del pánico reinante entre los chinos, les ofreció la mediación del Zar para lograr que los aliados apresurasen su marcha, siempre y cuando que el Celeste Imperio, correspondiendo al favor que se le hacía, se aviniese á rectificar la frontera chino-siberiana del Amur. Cuando las tropas inglesas y francesas se retiraron, *motu proprio* y sin la menor intervención del diplomático ruso, China, cumpliendo lo ofrecido, rectificó en tal forma la frontera aludida, que cedió á Rusia cerca de 600.000 kilómetros cuadrados, un litoral extenso, buenos puertos y entre ellos Vladivostok.

Durante los treinta años que mediaron entre estos sucesos y la guerra chino-japonesa, nadie volvió á ocuparse de la Mandchuria, y los rusos pudieron realizar los propósitos que les animaban sin que nadie les estorbase. La construcción del transiberiano, cuyo fin no era otro que facilitar el desenvolvimiento material del Asia rusa y el envío de grandes núcleos de tropas en caso de una guerra con China, tocaba á su fin y los ingenieros rusos observaron que la distancia entre el Baikal y Vladivostok se acortaría en gran manera atravesando la Mandchuria y evitando el rodeo que imponía el paso del ferrocarril por territorios exclusivamente rusos.

Esta circunstancia, y el deseo de explotar las riquezas naturales de aquella parte de China, privada hasta entonces de comunicaciones rápidas, hicieron que el Gabinete de San Peterburgo solicitase y obtuviese el permiso necesario.

Así las cosas, estalló la guerra chino-japonesa, y el Imperio del Sol naciente logró, después de su victoria y amén de una indemnización de guerra, la península de Liao-Tung, extremidad meridional de la Mandchuria, donde está Puerto Arturo. Semejante cesión no podía convenir á Rusia, desde el punto y hora que comprometía el porvenir de sus colonias del Pacífico, cuya prolongación no podía ser otra que la Mandchuria y el Liao-Tung, y así puso en juego los resortes de su diplomacia para obligar á los japoneses á abandonar su adquisición, so pretexto de que su presencia allí consti-

tuía una constante amenaza para China y Corea. Colocados en la disyuntiva de perder el fruto de su campaña ó de verse envueltos en complicaciones gravísimas, fuerza les fué á los japoneses salir de Puerto Arturo, no sin recabar antes de China la promesa de que no cedería jamás aquel punto estratégico á ninguna potencia. Por más que Rusia consideró entonces poco menos que como un agravio las sospechas de los japoneses, los hechos demostraron cuán fundadas eran éstas.



Gran Duque Vladimiro

En Septiembre de 1896 el Banco ruso-chino, institución genuinamente rusa, sostenida por el Ministerio de Hacienda de San Petersburgo, firmó con el Gobierno chino un convenio en cuya virtud obtuvo la concesión de ferrocarriles que pusieran á China en comunicación directa con las líneas rusas del Baikal y el Ussuri, y los ingenieros rusos que iban á hacer el trazado del ferrocarril de la Mandchuria llegaron acompañados de respetable número de cosacos encargados de protegerlos. En Agosto de 1897 ya había tropas rusas en Kirin; en Noviembre del mismo año pedía Rusia permiso