

KASUGA Y NISSHIN

MANUEL ANTONIO RODRÍGUEZ

El capitán de navío (R) Manuel Antonio Rodríguez egresó como guardiamarina de la Promoción 68 el 14 de diciembre de 1941. De orientación Artillero, prestó servicios en los cruceros ARA Almirante Brown, La Argentina, 9 de Julio y General Belgrano, además de otras unidades de nuestra flota. Falleció el 8 de enero de 2000.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 807

Enero/abril de 2004

Recibido: 28.3.2001

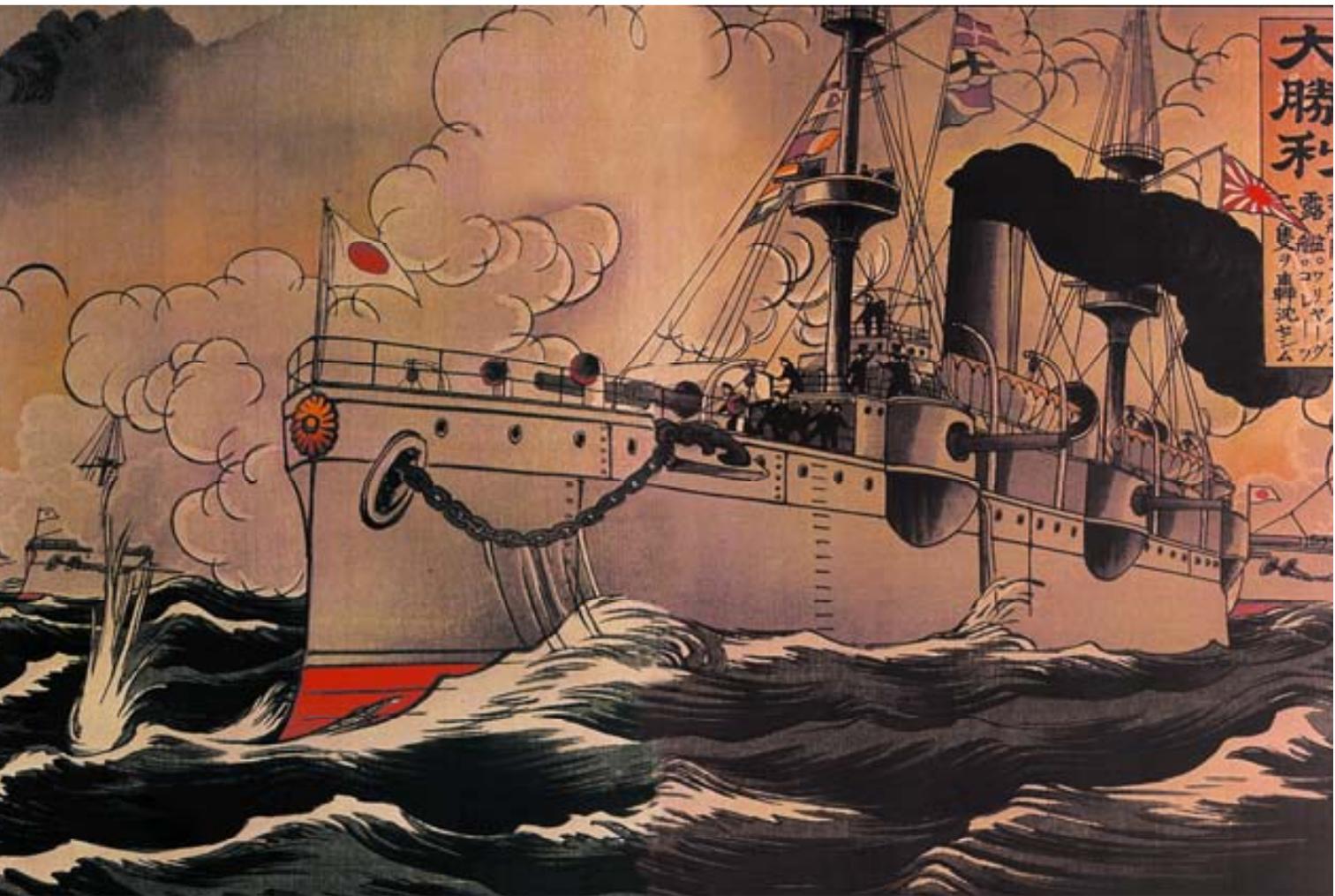
Es indudable que el conocimiento detallado de acciones de guerra provee una cuota de enseñanza útil para los que siguen la carrera de las armas. Más aún, hay acontecimientos históricos que si son tenidos en cuenta objetivamente pueden coadyuvar a afianzar valores espirituales muy esenciales, susceptibles de constituir puntos de apoyo valiosos cuando resulte necesario enfrentar situaciones internacionales en las que eventualmente podría estar en juego el destino de la nación.

Como fruto del XXIV viaje de instrucción de la fragata *Libertad*, en cuyo transcurso tocó puertos japoneses, en el N° 763 del Boletín del Centro Naval se publicó una colaboración con el título “La guerra ruso-japonesa (1904-1905) y la Argentina” que, con más amplio vuelo que el de este trabajo, cubrió gran parte del vacío mencionado, detallando el origen y el desarrollo de las negociaciones llevadas a cabo para materializar la venta de los cruceros acorazados *Mariano Moreno* y *Bernardino Rivadavia*, como también el desempeño del entonces capitán de navío M. Domecq García, estimándose que, en términos generales, aquella colaboración y ésta se complementan, existiendo total coincidencia en todos aquellos puntos que les son comunes.

Símbolos de un vínculo permanente

El óleo ubicado en el salón del séptimo piso de la sede del Centro Naval en Buenos Aires, donado por la familia del vicealmirante Abelardo Pantín (Boletín del Centro Naval N°





Acorazado Mikasa, buque insignia de Togo en la batalla de Tsushima, mostrando la señal que reza: el destino del Imperio depende de esta acción. Todo hombre debe dar lo más de sí." Grabado japonés de la época.



Un episodio de los combates navales entre rusos y japoneses en 1904-1905, según un grabado japonés de la época.

749, pág. 269), entiendo puede representar una síntesis de los innumerables testimonios de agradecimiento que la nación japonesa ha ofrecido a nuestro país con motivo de la venta, al promediar el segundo semestre de 1903, de los que iban a ser nuestros acorazados *Bernardino Rivadavia* y *Mariano Moreno*, sentimiento de gratitud vigente hasta el presente (1).

La pintura muestra en un primer plano al *Nisshin* seguido por el *Kasuga*, siendo digna de destacar la sensación de fuerza que emana de los trazos precisos con los que ha sido reproducido el matalote de proa. Una más amplia apreciación de esta obra plástica, por lo que hace al sentimiento de gratitud ya mencionado, es posible que se alcance si se recuerdan las circunstancias bajo las cuales se realizó la citada transferencia y el papel que jugaron esos buques. Ese conflicto constituyó el marco dentro del cual esas naves rindieron sus mejores servicios, los que trataremos de rememorar en sus aspectos más sobresalientes, restringidos al tema naval y en la forma más breve posible, aun cuando resultará ineludible entrar en detalles relacionados con la batalla de Tsushima.

Hacia la época a que nos estamos refiriendo, culminaba un proceso de enfrentamiento entre la Rusia zarista y el Japón imperial, iniciado prácticamente luego de la firma del tratado de Shimonoseki, suscripto al término de la guerra chino-japonesa de 1894-1895.

En el transcurso de ese proceso y a raíz de la intervención de Rusia junto con Francia y Alemania, el Japón no sólo vio frustrados parte de los logros obtenidos con ese tratado, sino que más aún, hacia 1898 se encontró ante el hecho de que Port Arthur y Talien Wan les eran adjudicados a Rusia que los venía reclamando para impedir su dominio por el Japón como conquista de guerra.

Es preciso no olvidar que dichas posesiones, ubicadas al Sur de Manchuria en la península de Liaotung, están estratégicamente situadas y siempre fueron apetecidas por aquellos países que pretendieron el control geopolítico de las vastas áreas, tanto marítimas como terrestres del Extremo Oriente. A lo dicho se sumó, a partir del año 1900, la ocupación de Manchuria por las tropas del zar, con motivo (o pretexto) de la revuelta de los boxers y, como si ello fuera poco, se agregaba la influencia rusa alcanzada sobre el trono de Corea, luego del asesinato de la reina en 1895.

En una palabra, Rusia había obtenido por la vía diplomática lo que el Japón había logrado en parte con el tratado de paz firmado con China, pero sin haber podido concretar la ocupación de Liaotung y viendo frenadas sus pretensiones sobre Manchuria y sobre Corea. Las posibilidades de un conflicto bélico eran algo más que latentes en ese proceso y en razón de ello, en tanto la colisión de intereses se acentuaba, los aprestos bélicos resultaban inocultables, tal vez de manera más evidente del lado japonés.

Los prolegómenos del conflicto

Sin entrar aquí a analizar las capacidades de ambos adversarios, las que ante una situación de guerra aparentemente favorecían a Rusia, es importante señalar que ésta tenía a Francia como aliada, mientras que el Japón obtuvo el apoyo de Gran Bretaña, que no veía con buenos ojos el afianzamiento del poderío ruso en el Extremo Oriente, alianza concretada en enero de 1901, neutralizando así la influencia en el caso de la República Francesa, con el agregado de que el apoyo británico significó también para el Japón la construcción de una flota de guerra moderna y homogénea, dotada de la mejor tecnología posible, sin olvidar tampoco el siempre valioso asesoramiento que podría brindar algún observador naval inglés embarcado en la flota japonesa una vez comenzada la guerra.

En momentos en que el poder naval estaba definido esencialmente por el número de acorazados que un país podía poner en línea de batalla, el Japón, en vísperas de la iniciación de las hostilidades, contaba con seis unidades modernas de ese tipo (dos Fuji y cuatro

(1)

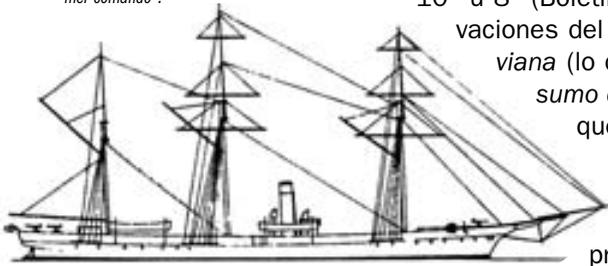
A principios de 1988, al regreso de una visita al Japón realizada por una delegación de legisladores argentinos, uno de ellos, al efectuar declaraciones televisivas, mencionó aquella transferencia de unidades, cuyos detalles le habían sido recordados por los anfitriones en el transcurso de la gira.

(2)

Con referencia a los nombres impuestos luego en Japón a los dos cruceros acorazados inicialmente denominados Bernardino Rivadavia y Mariano Moreno, es interesante consignar la siguiente información aportada por el libro *Togo and the rise of Japan sea power*:

"Kasuga era un cañonero, ex yacht del Shogun, esto es autoridad local, correspondiente en este caso a la provincia de Satsuma, que había sido construido en Inglaterra en 1863. Estando ya fuera de servicio, fue reactivo hacia fines de 1867. Estaba provisto de tres mástiles y también estaba dotado de propulsión a vapor mediante ruedas laterales, con las cuales podía alcanzar la velocidad de 17 nudos. El futuro almirante Togo tuvo en este buque su primer destino como oficial de la Armada de la provincia mencionada y en él combatió durante la guerra civil iniciada en ese entonces, que concluyó con la derrota de quienes, desplazados del poder local, se oponían al supremo poder del Mikado, encarnado en el nuevo emperador de la dinastía Meiji.

En cuanto al Nisshin, era una corbeta construida en Holanda antes de dicha guerra civil y su nombre significa Progresando cada día. En febrero de 1883, el entonces capitán de corbeta Togo viajó en este buque desde Shimonoseki a Tokio para asumir su primer comando".



Corbeta a vapor *Nisshin*.

(3)

Nota del Director del BCN: A continuación de este artículo, se agrega el perfil de los cruceros acorazados de la clase italiana "Giuseppe Garibaldi", a la cual pertenecían el Kasuga y el Nisshin.

Mikasa), a los cuales sumaba igual número de cruceros acorazados, integrados todos al núcleo de su flota. Salvo uno construido en Alemania y otro en Francia, los restantes habían salido de los astilleros británicos, en tanto que sus tripulaciones estaban integradas por una buena cuota de veteranos de la guerra chino-japonesa.

Vale la pena tener presente que para entonces el arreglo normal de la artillería principal de acorazados era de dos torres dobles de 12" en crujía, una a proa y otra a popa, en tanto que los cruceros acorazados, en general, tenían un arreglo similar con cañones de 8". En ambos tipos de buques el calibre de 6" era el más significativo de la artillería secundaria, caracterizada por su diversificación en cada unidad. Las velocidades máximas de las unidades más modernas eran del orden de los 17 y 20 nudos respectivamente.

La flota rusa contaba con un número muy superior de acorazados en cuanto a cantidad, pero no así en lo que respecta a la calidad, incluyendo dentro de ese concepto lo referido a antigüedad, velocidad, mantenimiento e incluso, munición, todo lo cual se pondría de manifiesto en el transcurso de la guerra. Solamente sus cuatro Souvaroff estaban a la altura y, tal vez en los papeles, superaban a los cuatro Mikasa, aun cuando esa ventaja numérica se hallaba afectada por la distribución, ya que sus unidades estaban asignadas a la flota del Báltico, a la flota del Mar Negro (estas últimas no pudieron abandonar sus bases a causa del tratado de los Dardanelos con Turquía, que impedía el paso de naves de guerra por los estrechos del Bósforo y de los Dardanelos) y a la flota del Extremo Oriente, con base únicamente en Port Arthur, dado que en Vladivostok estaban apostadas unidades de otro tipo.

Sin embargo, el peso de la ventaja numérica debió ser preocupante para el Japón, motivando el que hacia el otoño (Hemisferio Norte) de 1903, gestionara y concretara la compra de los dos cruceros acorazados que se estaban terminando de construir en Italia para nuestro país. Ambas unidades eran excelentes e iguales a las cuatro que ya teníamos en servicio en nuestra Armada, con variantes de artillería principal, que en el caso era de 10" u 8" (Boletín N° 749 del Centro Naval, págs. 300 y 301) y pese a las observaciones del *Jane's Fighting Ships*, año 1903, que señalaban: "Construcción liviana (lo cual no se confirmó en combate, como se verá luego) y gran consumo de carbón, 14 ton/hora para desarrollar sus 20 nudos", nada tenían que envidiar a sus similares de las principales potencias navales de ese entonces (2). El *Nisshin* tenía el armamento principal mencionado anteriormente para los buques de su tipo, en tanto que el *Kasuga* poseía un raro arreglo de una torre simple de 10" a proa y otra doble de 8" a popa (3).

Cabe comentar aquí que, en rigor de verdad, los cruceros acorazados en las flotas de primera línea se consideraban como unidades apropiadas para cumplir todo tipo de tareas que no justificaran el empleo de acorazados, sin descartar su destino en la línea de batalla si las circunstancias lo permitían o lo exigían. Sin embargo es muy probable que cuando la Armada imperial tuvo interés en adquirir estas unidades no imaginó que integrarían su línea de batalla reemplazando a dos acorazados perdidos en acción de guerra y, justamente, éste es el aspecto fundamental del rol que cumplieron esos buques que, posiblemente, haya pasado o pase inadvertido para aquellos de nuestros compatriotas que se han ocupado de este tema, excepto, por supuesto, del entonces capitán de navío Manuel Domecq García y miembros de la Armada de su generación.

Cómo se desempeñaron en dicho rol está reseñado por ese oficial superior, en la parte de su informe que se transcribe más adelante.

Con el vicealmirante Heihachiro Togo —de amplia experiencia con el grado de capitán de navío en la guerra chino-japonesa— designado Comandante en Jefe de la Flota Combinada al finalizar 1903, culminaron en Sasebo los preparativos para la iniciación de las hostilidades. Su misión era clara: mantener abierta la línea de comunicación marítima con

Corea (en el estrecho de Tsushima) a fin de asegurar el transporte de los ejércitos japoneses hacia Manchuria y su aprovisionamiento.

La fuerza naval rusa del Extremo Oriente al mando del vicealmirante Stark dependía del gran duque almirante Alexieff, quien —en su carácter de virrey— en lo atinente a asuntos militares, vendría a ser lo que hoy denominamos Comandante del Teatro de Operaciones. Este cargo no se compadecía con sus aptitudes para desempeñarlo y ello contribuía a afectar la moral de sus mandos navales subordinados.

Tenían base en Port Arthur siete acorazados a los que se sumaban algunos cruceros y unidades menores, en tanto que en Vladivostock, a poco menos de mil doscientas millas de distancia (península coreana de por medio) se hallaban unos pocos cruceros, destructores y auxiliares. En el puerto coreano de Chemulco, próximo a Seúl sobre el mar Amarillo, un par de unidades —una de ellas un crucero de interesante valor militar— mostraba el pabellón ruso. Los acorazados destacados en Port Arthur eran algo más lentos que los japoneses y, en términos generales, el balance de ambas fuerzas potencialmente oponentes era favorable a la japonesa por tener ésta preponderancia en cruceros acorazados y fuerzas ligeras (destructores y torpederas). La dispersión de esta fuerza rusa, aparentemente inadecuada, complicó, sin embargo, las cosas al comando naval japonés que debió atender dos frentes, el de Port Arthur y el de Vladivostock.

El conflicto

Resulta ahora oportuno recordar lo ya expresado sobre la aparente superioridad rusa en mérito a la cual el zar, mal asesorado, no esperaba verse envuelto en una guerra. Pero lo cierto es que, rotas las relaciones diplomáticas —luego del ultimátum no satisfecho para que las tropas rusas abandonaran Manchuria—, el ataque inesperado a las unidades rusas en la rada de Port Arthur en la noche del 8 de febrero de 1904 tuvo magros resultados ya que solamente fueron averiados, con un impacto de torpedo cada uno, dos acorazados y un crucero ligero. La decisión, que fue dominante a lo largo de las operaciones, de no arriesgar el núcleo de batalla japonés ante los fuertes y las posibles áreas minadas (la posibilidad de reemplazo de naves capitales que pudieran perderse estaba, sin duda, descartada) impidió, en este caso, una explotación ulterior de la sorpresa lograda, dando tiempo al alistamiento de las baterías de los fuertes que, al momento del ataque, no estaban en condiciones de actuar. De todos modos esta acción fue suficiente para que las fuerzas terrestres japonesas iniciaran sin problemas sus desembarcos en Corea, en tanto la fuerza naval rusa se mantenía encerrada en Port Arthur. En Chemulco, frente a la acción enemiga, fueron voladas las dos unidades rusas para evitar su captura.

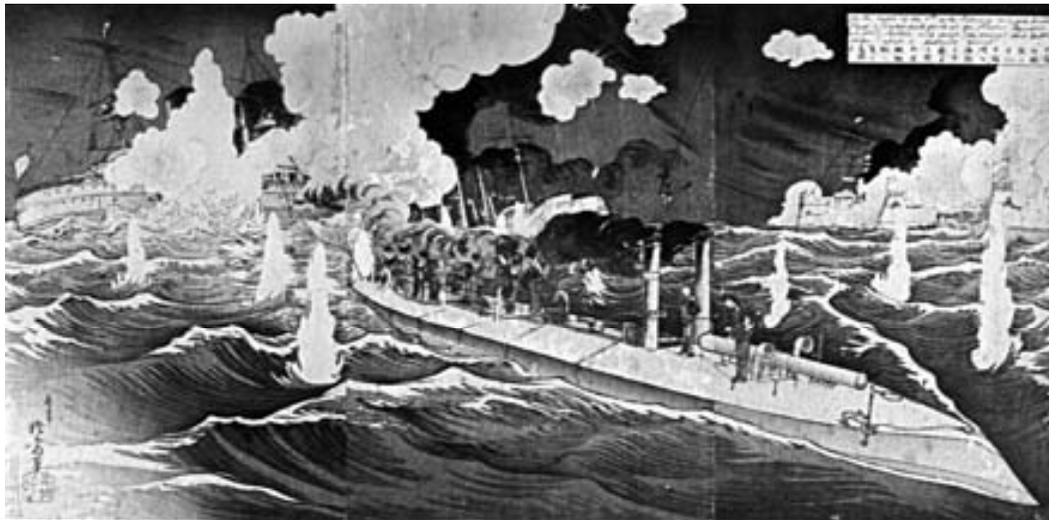
Si bien los fuertes en el área de Port Arthur daban una buena protección a la fuerza naval, las facilidades que podía brindar la base no eran óptimas debido principalmente a las falencias generalizadas en los altos niveles de conducción. El canal de acceso tenía, además, una profundidad que limitaba el paso de las unidades mayores sólo en condiciones de marea alta. Esta característica hidrográfica no corregida por dragado, sumada a un ancho relativamente pequeño del canal, dio lugar por parte del Japón a varias tentativas de embotellamiento, mediante el hundimiento de buques mercantes lastrados, que no tuvieron el éxito deseado.

Está fuera de los propósitos de este repaso histórico entrar a mencionar cronológicamente las innumerables acciones llevadas a cabo para la anulación o destrucción del poder naval ruso en Port Arthur, sitiado por tierra y bloqueado por mar. Ello sin olvidar el objetivo de impedir acciones de la fuerza naval de Vladivostock, que obligaba al empleo de una fuerza oponente para neutralizarla. Por ejemplo, hacia el mes de junio de 1904,



Almirante Heihachiro Togo (1847-1934).
Sobre la izquierda,
su firma.

Torpederos japoneses
contra Port Arthur,
el 8 de febrero de 1904,
según un grabado
japonés de época.



un raid exitoso de los cruceros rusos mandó al fondo del mar cierta cantidad de obuses de 11" y material ferroviario, sumamente necesarios para las operaciones terrestres de los japoneses.

Desde el punto de vista general no puede pasarse por alto el hecho de que la toma de la fortaleza de Port Arthur adquirió prioridad respecto de las operaciones terrestres en Manchuria, pues la flota rusa del Báltico, tarde o temprano, podía plantear un serio problema para las comunicaciones marítimas del Japón con el continente y —por ende— para las operaciones terrestres en él. Sería injusto dejar de mencionar también que —a lo largo de la guerra— esas operaciones en tierra se efectuaron con el despliegue de grandes efectivos en los distintos frentes, que lucharon con encarnizamiento y en áreas con clima invernal muy riguroso.

Retomando la situación en la zona de Port Arthur, la designación de un gran conductor y aguerrido profesional como comandante de la fuerza naval rusa, el vicealmirante Stephen Ossipovich Makaroff (con servicios distinguidos en la guerra ruso-turca de 1877/78, a lo cual sumaba otras capacidades de orden profesional), dio lugar a un despertar del letargo en el cual, en buena medida, aquélla se hallaba inmersa desde la iniciación de las hostilidades. En el breve lapso del 7 de marzo al 13 de abril de 1904, en que la condujo, puso en orden su moral y espíritu combativo, además de alistarla razonablemente para las tareas que debía cumplir. En la última fecha citada, en una de las salidas de buques de su fuerza provocada por los buques japoneses, Makaroff falleció cuando su nave insignia voló al regresar a la base, en tanto que un segundo acorazado quedó averiado al contactar con minas fondeadas en la víspera por el enemigo en la ruta planteada para los buques rusos durante sus salidas y entradas a la base.

(4)
Nota del Director del BCN: El autor se refiere al Kasuga y el Nisshin como los "cruceros genoveses", por haber sido ellos construidos en los astilleros Ansaldo de Génova.

Volvamos ahora sobre los cruceros acorazados genoveses (4). Ellos se habían incorporado a la fuerza japonesa hacia fines de marzo de 1904 y pocos días después, el siguiente al de la muerte de Makaroff, el *Kasuga* y el *Nisshin* cumplieron tareas de bombardeo sobre baterías terrestres ubicadas en la península de Liaotung, a las que lograron silenciar con el agregado de que tuvieron la suerte de eludir las minas fondeadas por el enemigo.

El comando de la fuerza naval rusa recayó luego sobre el contraalmirante Vitgeft cuyos antecedentes no lo calificaban como capaz de estar a la altura de su antecesor. Pero el espíritu de éste, a lo mejor, no estuvo ausente en los acontecimientos que la flota japonesa padeció a partir del 12 de mayo.

En efecto, pese a la cautela y recaudos necesarios con que era conducida —sin menoscabo de su espíritu ofensivo—, en ese lapso sufrió una serie de pérdidas que afectaron sensiblemente su poder: dos unidades menores hundidas por minas; posteriormente un

buen crucero protegido hundido por colisión con el *Kasuga*, que sólo sufrió daños en su proa (5), y luego, nada menos que dos de los seis acorazados, hundidos también por minas, y una unidad menor dañada por varadura. Esta serie de desastres remató con la pérdida de otras dos unidades menores por colisión y por contactar con minas.

(5)

La proa con espolón del Kasuga fue reconstruida sin recobrar su forma original.

Hacia fines de junio de 1904, a medida que se acentuaba la presión japonesa sobre Port Arthur, el superior de Vitgeft, es decir el virrey Alexieff, impartió la directiva para una salida de la fuerza naval. Aun cuando esta salida pudo haber tenido algún objetivo determinado como ser un ataque a la base avanzada japonesa en las islas Elliot (al Oriente de Port Arthur sobre la costa coreana) incluyendo los fondeaderos de los transportes, no cabe descartar la posibilidad de que en esa ocasión (junio 23) sólo se quiso probar el dispositivo de bloqueo japonés. Vitgeft emergió con sus seis acorazados, cuatro cruceros ligeros y siete destructores ante los cuales el ya almirante Togo pudo poner en línea de batalla sus cuatro acorazados y tres cruceros acorazados, incluidos el *Nisshin* y el *Kasuga*, más ocho cruceros ligeros y seis divisiones de destructores y torpederas, rematando el conjunto un no muy moderno crucero acorazado tomado a los chinos luego de vencerlos diez años atrás (6). Sin duda el dispositivo japonés, pese al esfuerzo continuado de varios meses de operaciones, se hallaba perfectamente montado y respondía plenamente a las exigencias que se podían plantear. Debe tenerse presente que parte de la flota estaba comprometida con la vigilancia de Vladivostock; que la telegrafía sin hilos (T.S.H.) estaba en su infancia; los buques debían mantenerse con niveles aceptables de carbón y era necesario estar en condiciones de entablar combate con una capacidad ofensiva no inferior a la del enemigo.

(6)

Nota del Director del BCN: Se trataba del Chi Yuan, capturado el 2 de diciembre de 1895 en Wei-Hai-Wei y rebautizado Sai Yen por los japoneses.

Ya con ambas fuerzas prontas a entrar en contacto artillero, Vitgeft optó por regresar a Port Arthur con gran consternación para Togo que no pudo impedirlo. Los ataques de los destructores japoneses no tuvieron consecuencias pero un acorazado ruso sufrió averías por contacto con una mina.

De todas maneras los japoneses estaban logrando progresos sostenidos en las operaciones terrestres en el área de Port Arthur superando la tenaz resistencia rusa. Hacia junio, la flota japonesa ya contaba con otra base avanzada en la misma península de Liaotung (Bahía Talien) al Oriente de dicha fortaleza. Al mes siguiente era posible el bombardeo a ciegas del espejo de agua del puerto, también desde tierra.

La previsible salida de la escuadra rusa hacia Vladivostock se produjo el 10 de agosto dando lugar a la acción que se conoce como Batalla del Mar Amarillo. Esta vez eran seis acorazados y tres cruceros ligeros, navegando a la vanguardia, un crucero ligero y ocho destructores. La presencia de un buque hospital confirmaba la decisión de alcanzar la meta indicada. En esta ocasión Togo pudo disponer, en su línea de batalla, de sus cuatro acorazados y los dos cruceros genoveses. El vicealmirante Kataoka, segundo en el escalón de comando, enarbolaba su insignia en el *Nisshin* (en caso de inversión de rumbo un oficial almirante se hallaba al frente de la línea de batalla). Éste era el sexteto que debía hacer frente a igual número de acorazados rusos y al mismo se sumó la escuadra de cruceros del contraalmirante Dewa, constituida por un crucero acorazado y cuatro ligeros, a todo lo cual se agregaron desde los distintos puntos cardinales otros seis cruceros ligeros y el ya mencionado veterano ex chino. Nada menos que cuarenta y seis torpederas y destructores completaban la fuerza japonesa, si bien algunas de estas unidades no eran aptas para acciones de flota.

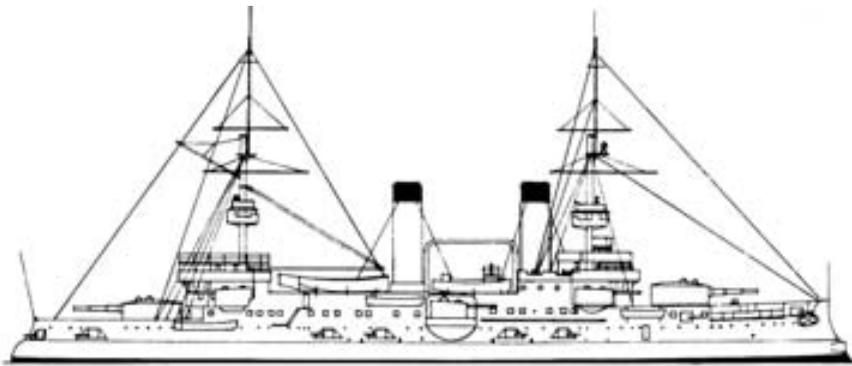
El dispositivo de bloqueo, evidentemente, se mantenía bien aceitado y esta vez se pudo entablar el combate artillero entre los núcleos —cuyas respectivas fuerzas de cruceros los acompañaron sin entrar en acción— bajo las condiciones deseadas por Togo.

Si bien durante algún tiempo, computando la luz del día aún disponible y posiciones relativas, pudo surgir alguna esperanza de escape hacia Vladivostock, la velocidad superior de la línea de batalla japonesa (unos 15/16 nudos contra 12 de la línea rusa) y —luego

de iniciada la acción artillera— el factor suerte traducido en un par de impactos de granadas de 12” que explotaron, sin perforar, en la zona del puente de navegación y torre de combate del buque insignia ruso sellaron —antes de lo previsto— el resultado de la acción. En honor de los vencidos es justo reconocer que hasta ese momento su desempeño —desde el punto de vista artillero— superaba las expectativas más optimistas. Pero, sin ningún sobreviviente en los puestos de mando, a lo cual se debe agregar que en el fragor del combate esos impactos pasaron inadvertidos en los otros buques, y con el timón a babor, la nave insignia rusa inició una caída que fue seguida por sus matalotes.

Solamente cuando se apreció que iba a cruzar la retaguardia de la línea fue posible advertir que algo andaba mal. De ahí en más la confusión ganó la línea rusa severamente bombardeada por la japonesa y, al fin, el segundo en comando pudo encarar la retirada de los muy maltrechos acorazados hacia Port Arthur, bajo la vigilancia de la fuerza japonesa. El conservar los buques imposibles de reemplazar era imperioso para el almirante japonés quien, tal vez, no dejaba de contemplar la posibilidad de que, en algún momento, los acorazados rusos enarbolaran el pabellón del Sol Naciente. Cinco acorazados rudamente castigados pudieron, así, regresar a la base; en tanto la nave insignia (7), separada de ellos durante la noche, pudo alcanzar Tsing Tao donde fue internada por los alemanes. Allí también fueron a parar otras unidades rusas al igual que a Shangai y Saigón.

(7)
Nota del Director del BCN: Se trataba del *Tsessarevitch*.



El *Tsessarevitch*.

Aun cuando los buques de núcleo japonés —en particular su nave insignia, el *Mikasa*— habían sufrido averías más o menos serias, sus condiciones de navegabilidad se mantenían intactas. La fuerza naval rusa había sido anulada en su capacidad ofensiva sin que en esta batalla se sacrificara un solo buque japonés. Pero los acorazados sobrevivientes en Port Arthur constituían una “flota en potencia” (8).

Coordinadamente con la salida de Vitgeft, la escuadra de cruceros en Vladivostock (cuatro unidades de las cuales una no estaba en condiciones de zarpar) partió en apoyo del grueso de la flota dando ello lugar a la batalla de Ulsan librada el 14 de agosto contra los cruceros japoneses destacados en la zona. La acción concluyó con el hundimiento de un crucero ruso, en tanto los otros dos pudieron regresar maltrechos a su base.

De ahí en más, la destrucción de la “flota en potencia”, aunque resulte paradójico, recayó principalmente en las fuerzas terrestres japonesas sin perjuicio de la contribución de la Flota imperial cuyo accionar estaba limitado por los fuertes costeros y campos minados. Es así que los cruceros genoveses —tal como se verá en el comentario del que fuera el capitán de navío M. Domecq García— fueron empleados para bombardear el interior del puerto, tarea que también realizaba la artillería terrestre. El gran consumo de munición de estos bombardeos a ciegas produjo —por lo menos— el hundimiento de uno de los acorazados enemigos y, si bien este procedimiento podría haber continuado, las noticias de la partida de la Flota del Báltico (15 de octubre de 1904) obligaron a un cambio de táctica a fin de liberar lo antes posible a la flota japonesa. En este orden de cosas se estimó que la fuerza naval rusa podría estar arribando hacia principios de enero. Bajo esta

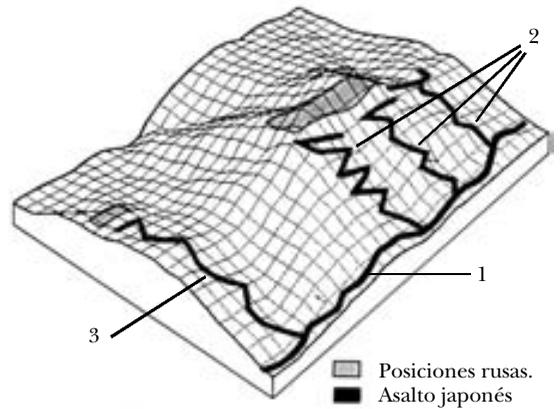
(8)
Nota del Director del BCN: Se entiende por flota o fuerza en “potencia”, a aquella variación del concepto de “negar el mar” consistente en evitar enfrentamientos decisivos con un poder naval superior, preservando así a las fuerzas propias. Con ello, el poder más débil puede limitar la libertad de acción del más fuerte, aferrándole sus fuerzas para contener a la “fuerza en potencia” y reduciendo de esa manera, el número de unidades que le quedan disponibles al enemigo para ser usadas para otras operaciones. El concepto de “fuerza en potencia” no implica que quien lo aplica, adopte necesariamente una actitud defensiva y menos aún pasiva; por el contrario, debe aprovechar toda situación favorable para accionar contra el enemigo y, si esa situación no se presentara, tratar de crearla.



Foto estereoscópica de un Howitzer de 280 mm bombardeando Port Arthur.



Dos buques rusos destruidos por la artillería japonesa.



1 - En este curso de agua seco y se gran profundidad, que los protegía del fuego ruso, se reunieron las tropas japonesas para largar su ataque a la colina 203 m.

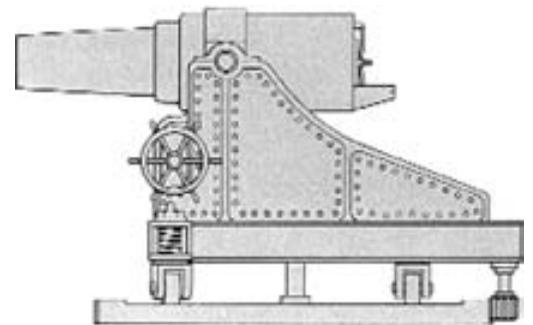
2 - La Infantería japonesa siguió 3 rutas hacia las fortificaciones rusas en la cima de la colina 203 metros. Una trinchera de asalto fue excavada para el fuerte ubicado en el pico Sudoeste y 2 para llegar al pico Noreste.

3 - Una cuarta trinchera fue excavada para asaltar el fuerte ubicado en el monte Akasaka-Yama, desde donde el fuego de enfilada de las ametralladoras rusas causaban grandes bajas entre las tropas japonesas que atacaban la colina 203 m.

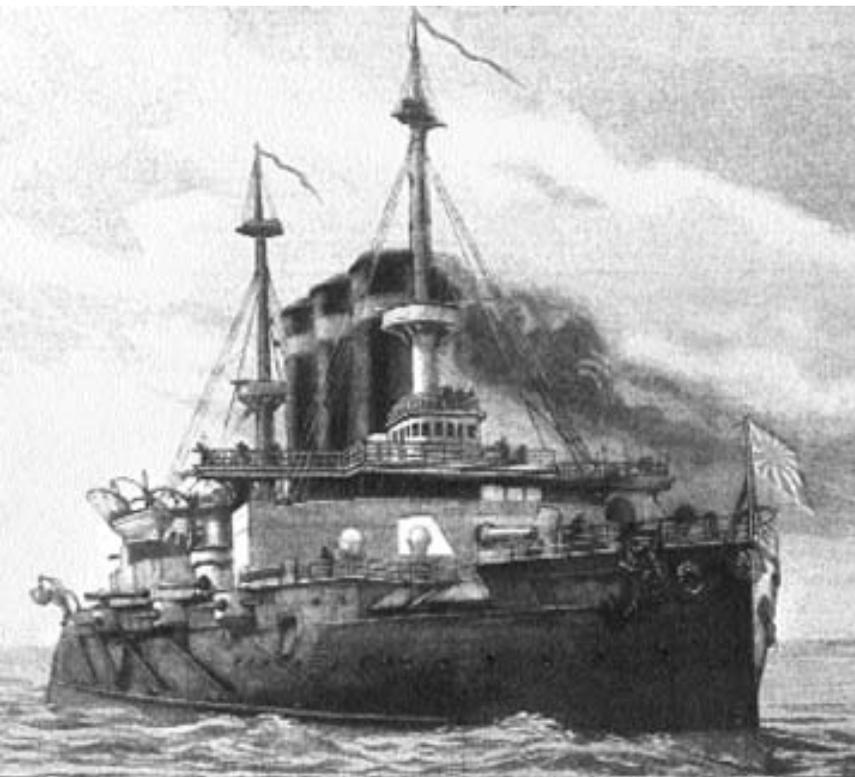
estimación, la necesidad de lograr el éxito en las operaciones terrestres superó el reparo de evitar, hasta las últimas consecuencias, el sacrificio de vidas.

Para ese entonces el virrey Alexieff fue relevado por el general Kurapatkin, quien —si bien acababa de ser derrotado en las proximidades de Mudken— sin duda era más apto para el puesto asignado. Pero el problema —para los japoneses— estaba centrado en el comandante de la fortaleza. Así es que, si bien una década antes la misma había caído en manos japonesas con una facilidad sorprendente pese a las excelentes fortificaciones para defensa de ataque por tierra, construidas con asesoramiento de un experto oficial alemán, en esta segunda edición de una situación similar, el péndulo se había ido al extremo opuesto. Al frente de aquélla se hallaba un profesional de primera línea que —además— había sabido imbuir a sus tropas de un alto espíritu combativo. Pero, en la culminación de la lucha, el proyectil de un obús de 11" contribuyó a resolver el problema que enfrentaban las fuerzas japonesas ya que la muerte del comandante ruso afectó la moral de sus fuerzas que habían hecho frente a los embates enemigos con gran valentía y tenacidad.

La ocupación de la colina 203 metros, que se hizo famosa no sólo por lo cruento de la lucha sino porque esa tenencia era vital para ambos ejércitos oponentes, era la solución para que los japoneses pudieran dirigir desde ella el fuego de artillería sobre el interior de la fortaleza, espejo de agua incluido. Esta colina se to-



Howitzer de sitio de 280 mm. japonés. Disparaban granadas de 227 Kg a 9 Km. Fueron emplazados sobre basas de concreto y pesaban 23 toneladas. 18 de ellos fueron enviados a Dalny, y de allí transportados hasta Port Arthur por terreno difícil y caminos barrocos, cada uno por equipos de 300 soldados.



Acorazado japonés *Hatsuse*, típico de los nuevos buques con que Japón construyó su Armada.

Se hundió antes de la batalla de Tsushima al chocar con una mina rusa cerca de Puerto Arturo.

mó hacia el 6 de diciembre a un costo de decenas de miles de bajas que habrían sido menores de haberse contado, además de los que se disponían, con los obuses perdidos antes mencionados (las bajas japonesas durante el sitio sumaron unos 10.000 hombres). Con este logro quedó sellada la suerte de la fortaleza y también la de los acorazados de los que solamente uno eludió el bombardeo instalándose en la rada exterior donde pudo sobrevivir durante unas tres semanas al lanzamiento de un centenar de torpedos —que no lograron dañarlo— hasta que, finalmente, fue hundido por su tripulación. Durante esta etapa de la lucha, la flota japonesa perdió algunas unidades e incluso un tercer acorazado estuvo a punto de sucumbir por contactar con una mina pero, felizmente para los japoneses, pudo ser salvado.

En enero de 1905, al rendirse Port Arthur, la flota japonesa inició una etapa de reacondicionamiento y alistamiento para encarar la última fase de la lucha. La lentitud de

avance de la Flota del Báltico permitió no sólo cumplir plenamente con ese objetivo sino que, hacia fines de abril, comenzó un período de intensivo adiestramiento que se prolongó por seis semanas. De ahí en más se efectuó su despliegue.

La flota rusa del Báltico

La apreciación del almirante Togo respecto de la posible ruta de la Flota del Báltico fue correcta. De acuerdo con ella estableció su base de operaciones en Bahía Silvia, al Sur de Corea, que se abre sobre el Canal Oeste del estrecho de Tsushima. Allí quedó destacado el cuerpo principal, es decir, la Primera División (constituida por el sexteto ya conocido que incluía, siempre como numerales 5 y 6, a los *Kasuga* y *Nisshin*) y la Segunda División, de cruceros acorazados, al mando del eximio vicealmirante Kamimura. También se destacó allí la Cuarta División, de cruceros antiguos, y, por último, destructores y torpederas. En el *Nisshin* enarbolaba su insignia el vicealmirante Misu, segundo en el escalón de comando.

En la bahía de Osaki, en la isla Tsushima —que separa los canales Este y Oeste del estrecho— se ubicaron la Quinta, Sexta y Séptima divisiones de cruceros antiguos, juntamente con destructores y torpederas. A unas setenta millas al SO de esta isla se había establecido la línea externa de patrullado constituida por seis unidades auxiliares que barrían transversalmente el estrecho, en tanto que, más próxima a la isla, se ubicó la Tercera División de cruceros rápidos bajo el mando del almirante Dewa, quien cumpliendo tareas de patrullado destacado con su fuerza en Singapur a fines de febrero había traído la noticia de la partida desde Madagascar de la flota enemiga.

La flota estaba perfectamente compenetrada del plan a ejecutar, de modo tal que el 27 de mayo de 1905, a 0245 horas, cuando el buque auxiliar *Shinano* de la línea externa de patrullado avistó las luces de un buque navegando a baja velocidad con arrumbamiento aproximado al NE, se comenzaron a recoger los frutos del plan cuidadosamente elaborado para hacer frente a la Flota del Báltico. A 0445 horas, cuando las primeras luces del alba se entremezclaron con los bancos de niebla y el buque avistado había sido reconocido como

buque hospital, la extensa formación de la Flota del Báltico, avanzando con un arribo a ENE, se hizo visible desde el *Shinano*. El pertinente mensaje, retransmitido por el comandante de la Quinta División de cruceros, fue recibido en el buque insignia de la Flota imperial, el *Mikasa*. La consiguiente comunicación cursada al Departamento de Marina concluía: “...la flota zarpará inmediatamente para atacar al enemigo y destruirlo”. Con la precisión de un mecanismo de relojería, el resto del dispositivo se puso en movimiento.

El 5 de mayo de 1904, es decir algo más de un año antes, el vicealmirante Zinovi Petrovich Rozhstvensky había sido designado comandante de la Segunda Escuadra del Pacífico. Su misión era levantar el sitio por mar de Port Arthur y rescatar la Primera Escuadra del Pacífico. Si bien el nombre de este Almirante pudo estar asociado durante muchos años al concepto de incapacidad o ineptitud debido a la aplastante derrota sufrida en Tsushima, su memoria merece respeto, principalmente por el empeño y valentía que puso en evidencia para tratar de cumplir su misión, sin olvidar el sentido de responsabilidad que demostró luego de esa derrota. Oportunamente mencionaremos los errores más importantes que cometió, los que —sin duda— contribuyeron a agravarla. Poco se sabe de su carrera salvo que se había desempeñado en la guerra ruso turca de 1877/1878 con el grado de teniente de navío y que se hallaba en el Almirantazgo al producirse el ataque sorpresivo a Port Arthur.

Disponiendo de un Estado Mayor que, según las referencias disponibles, no estaba a la altura de las exigencias que la misión y las circunstancias imponían, e ignorando si estuvo o no dentro de sus posibilidades superar esa deficiencia, es fácil comprender los ímprobos esfuerzos que debió realizar para poner más o menos en condiciones de operación a un conjunto heterogéneo de buques —ya fuera en etapa final de construcción o bajo pobres condiciones de mantenimiento— cuyas tripulaciones, con alto porcentaje de bisoños, no demostraban tener moral o espíritu apropiado para todo lo que se debía afrontar, de lo cual daban fe frecuentes actos de sabotaje registrados durante el alistamiento. El nivel de adiestramiento era, asimismo, pobre y esto afectaba a todas las jerarquías, pudiendo así entender que durante esa etapa de alistamiento poco fue lo que se pudo mejorar, sobre todo en lo atinente al adiestramiento en el mar. Se puede decir que todos los factores negativos de un gobierno despótico y corrupto incidían en la situación general en que se encontraba la flota, tanto en personal como en material.

Tampoco se puede pasar por alto la infinidad de problemas involucrados en la planificación de la travesía de una fuerza naval, a principios del siglo XX, que habría de desdoblarse en Tánger en dos secciones, la de buques rápidos que seguirían la ruta más larga, pero más segura desde el punto de vista ruso, del Cabo de Buena Esperanza (unas 18.000 millas a Port Arthur desde Libau) y la de los lentos y los menores que, separadamente, seguirían la del Canal de Suez (unas 12.500 millas) para reagruparse todos en la isla Saint Mary (Madagascar) para el cruce ulterior del Océano Índico, previo reabastecimiento en Diego Suarez. Todo ello dentro del contexto caracterizado por un Imperio británico neutral pero hostil en la práctica, que obligaba a una cuidadosa selección de los puertos o lugares de escala donde poder reaprovisionarse, aun al margen de las normas internacionales vigentes, como también a apartarse de la ruta más corta. Y, en este orden de cosas, el reaprovisionamiento de carbón habrá sido, muy probablemente, el aspecto si no más importante el de más difícil solución (9).

Bajo las condiciones apuntadas, que en alguna medida cubren el panorama general digno de ser tenido en cuenta, el 15 de octubre de 1904 zarparon de Libau (en la costa letona) la Segunda Escuadra del Pacífico organizada del siguiente modo: Primera División con cuatro acorazados modernos del tipo *Kniaz Souvaroff* con éste como nave insignia; Segunda División con un acorazado con artillería de 10”, el *Oslabia* enarbolando la insignia del contraalmirante Fölkersam, segundo en el escalón de comando, y al que se sumaban tres acorazados de generación anterior a los *Souvaroff*; la División Cruceros con ocho unidades, mayormente cruceros ligeros; nueve destructores y el “tren de buques de apoyo logístico”.



El almirante japonés Kamimura, comandante de una escuadra de cruceros acorazados. Él fue el artífice de la maniobra que cerró el paso a la escuadra de Negabatoff.



Almirante Zinovy Petrovich Rozhstvensky (1848-1909), derrotado en Tsushima, herido y prisionero.



(9)

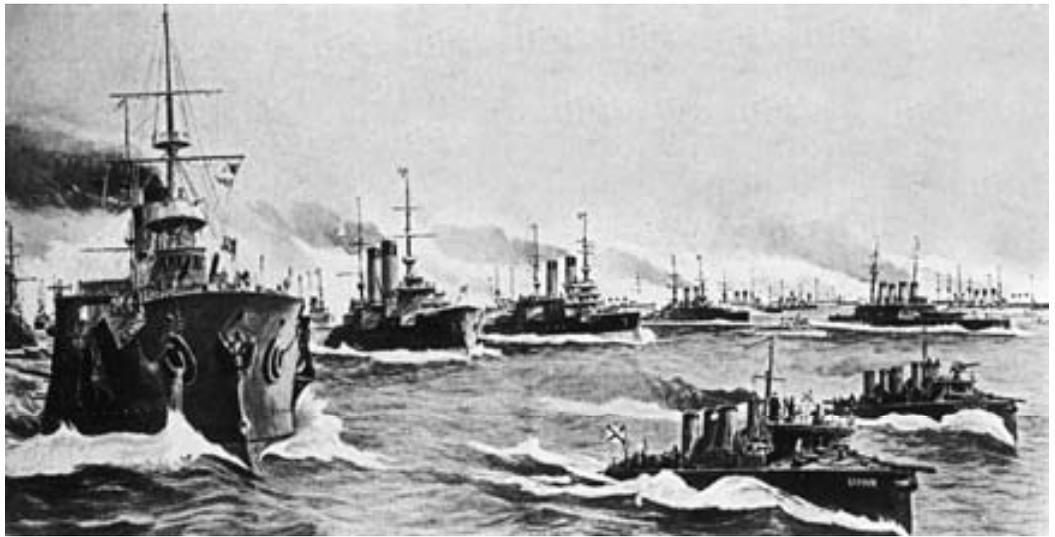
La Rusia imperial, como se verá luego, pagó alto precio por carecer de una marina mercante apropiada para la emergencia que enfrentaba y debió apelar a la contratación de buques carboneros daneses para cubrir la fase inicial de la travesía y de alemanes para atender la mayor parte de la misma.

Vale la pena imaginar también el

cómo poder coordinar los movimientos previstos y, asimismo, hacer frente a los imprevistos de los distintos componentes de una fuerza cuyos buques, en su mayor parte, contaban con equipos de T.S.H. de origen alemán, con los cuales los técnicos de esa nacionalidad que tenían que ponerlos a punto sólo obtuvieron alcances de comunicación de no más de 60 millas en lugar de las 500 previstas (algunos pocos equipos Marconi disponibles eran más confiables y de mejor rendimiento) y, dentro del equipamiento, la artillería y la munición también estaban debajo de la calidad del oponente (por ejemplo el alza óptica era ya un elemento de uso generalizado en la flota japonesa, no así en la rusa donde aparecía recién instalada sólo en algunas unidades). Pero la solución de estas deficiencias o desventajas estaba fuera del alcance del Almirante. Por último con una ciencia meteorológica entonces también en su infancia, es posible admitir que, en caso de malos tiempos, además de la indispensable habilidad marinera, la suerte —que en este caso estuvo a favor de los marinos rusos— podía proteger del desastre a aquellos buques poco aptos para la navegación en alta mar o con sobrecarga de carbón en sus cubiertas.

(10)

Resultaría fatigoso detallar los hechos desfavorables que, en su mayoría, se tradujeron en una sensible pérdida de tiempo que benefició al enemigo. Por su trascendencia es digno recordar el que se conoció como incidente de Hull. Se generó por la información sobre la supuesta existencia en el Atlántico Norte de torpederas japonesas construidas en Gran Bretaña, dispuestas a atacar a la fuerza naval rusa. Ello dio lugar a que luego de ingresar ésta al Mar del Norte y durante horas nocturnas y con niebla, buques rusos abrieran fuego de artillería sobre unos pesqueros ingleses hundiendo a uno de ellos y averiando a otros. Más aún, un crucero ruso sufrió averías y un par de bajas por efectos de ese fuego de artillería. El comando ruso mantuvo el convencimiento de que el aducido ataque japonés se había producido realmente. Lo cierto es que el incidente dio lugar a la constitución de un comité internacional para investigar los hechos, establecer responsabilidades y las indemnizaciones del caso. La probabilidad de una declaración de guerra del imperio británico no estuvo muy alejada.



La flota rusa del Báltico dirigiéndose al Extremo Oriente, según una ilustración de época.

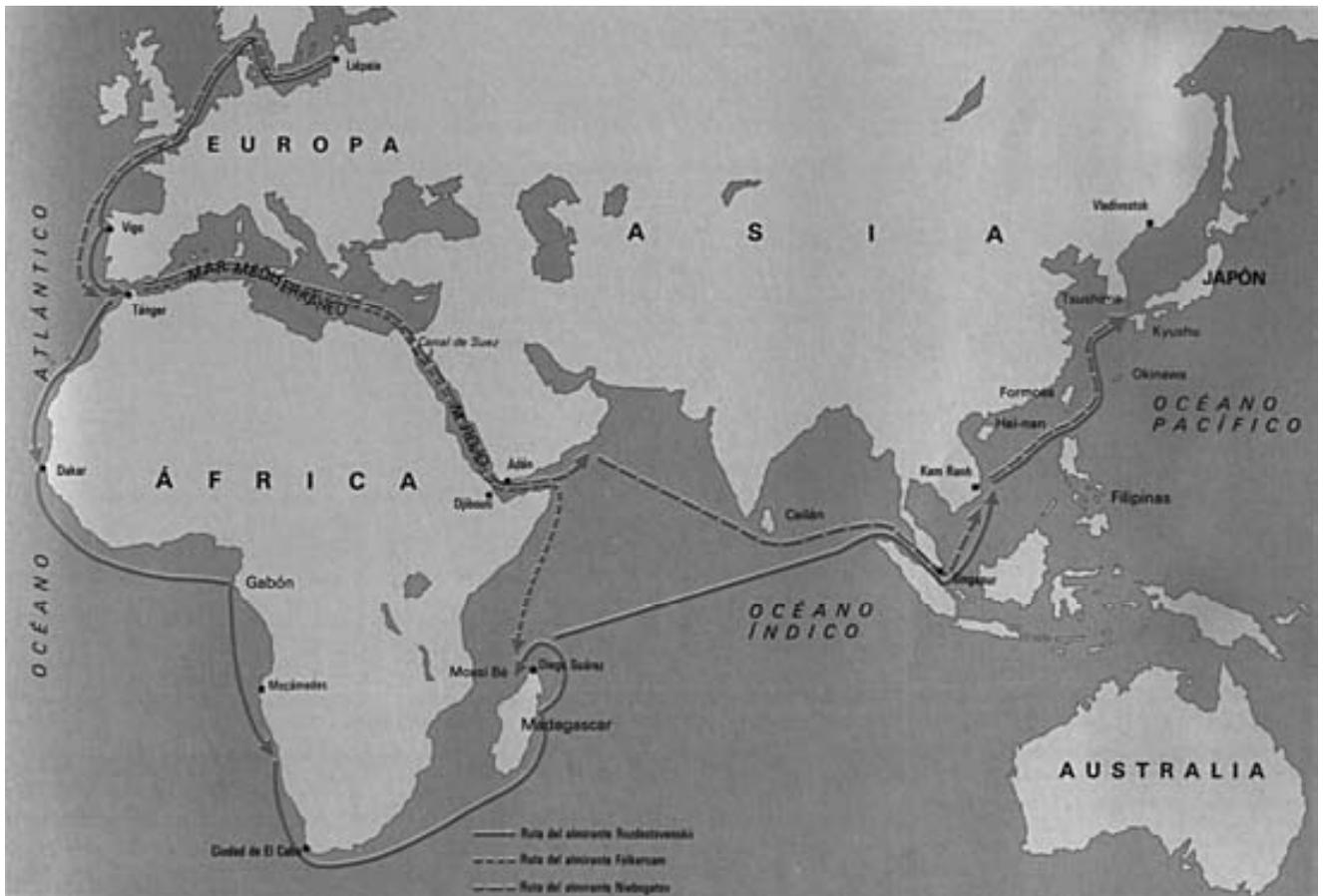
Ubicaremos a esta fuerza naval en la bahía Camranh, en la entonces Indochina Francesa, hacia los primeros días de abril de 1905, unas 1.500 millas al Sur de Tsushima. Atrás habían quedado para el almirante ruso alrededor de 16.500 millas de navegación que no puede ser calificada siquiera como odisea, ya que en su transcurso no se registraron eventos dignos de ser mencionados. Únicamente podría citarse como positivo un modesto incremento de unidades livianas y del “tren logístico”, que no había estado listo para zarpar de Libau con el resto de la fuerza (10).

Otro hecho muy importante por sus consecuencias fue la demora de un par de meses — desde mediados de enero a marzo— que hubo que soportar en Nossi-bé (isla situada al NO de Madagascar) por deficiencias de contrato con la Hamburg America Line, que en principio no aceptó que sus carboneros acompañaran a la fuerza rusa como tren de la misma en la travesía del Océano Índico. Las negociaciones para resolver este problema, conducidas por el Almirante, tuvieron éxito pues se pudo contar con el necesario aprovisionamiento en dicho océano y más adelante en las costas de la Indochina Francesa.

Pero las comunicaciones con Hamburgo o San Petersburgo debían efectuarse desde el continente africano y allí los mensajes debían ser llevados o recogidos por barco. Recuérdese que eso ocurría a comienzos del año 1905 y, lamentablemente, el tiempo así perdido ni siquiera fue de utilidad para mejorar el nivel de adiestramiento de la flota pues ello hubiera incidido en un consumo de munición irremplazable o, peor aún, de averías en los buques. Por el contrario, la moral de las tripulaciones decayó sensiblemente durante esa prolongada travesía.

Y a propósito de Nossi-bé y de los medios de comunicación antes considerados, ése fue un punto de escala no previsto adonde había ido a parar, por orden del Almirantazgo ruso (como consecuencia de presión inglesa), la sección de la fuerza que había hecho la travesía por el Canal de Suez, bajo el mando del contraalmirante Fölkersam. Debido a ello y sin que nadie le hubiera informado sobre ese cambio de destino, Rozhestvensky se vio en la necesidad de destacar unidades en busca del resto de su fuerza. El remolcador que lo encontró en dicho puerto trajo diarios que daban cuenta de la capitulación de Port Arthur el 2 de enero de 1905.

Con anterioridad, en el puerto de Luderitz (colonia alemana del Sudoeste del África, actualmente Namibia), también por los diarios, el Almirante se había enterado de la caída de la colina 203 metros. Posteriormente, ya en Madagascar, tuvo noticias sobre la destrucción de los acorazados de Port Arthur. Era obvio que si proseguía hacia el Este, su



nuevo destino era Vladivostock. Así se lo hizo saber al Almirantazgo, el que a su vez le comunicó que le eran enviados los tres acorazados guardacostas conocidos como los “autohundibles” (11), junto con algunos auxiliares al mando del contraalmirante Nebogatoff, con la denominación de Tercera Escuadra del Pacífico. Este indeseado refuerzo iba a contrapelo de la idea que algún autor atribuye a Rozhestvensky en el sentido de zarpar lo antes posible de Madagascar y de tratar de llegar al nuevo destino, por lo menos con los buques más rápidos, evitando, en lo posible, entrar en combate con Togo. Según se acaba de exponer, el destino no lo ayudó (si tenemos en cuenta el citado desencuentro de Nossi-bé y la pérdida de tiempo originada en la renegociación del contrato para el suministro de carbón) y es así que el 8 de abril, al pasar frente a Singapur, el cónsul ruso, por megáfono le transmitió desde una lancha que Nebogatoff había salido de Djibuti (boca Sur del Mar Rojo) el día anterior.

Si bien algunos autores plantean la tesis de que el propósito del Almirante se mantenía sin alteración y que algún hecho circunstancial, tal un problema surgido durante el carboneo en Camrahn, pudo demorarlo allí algunos días, su permanencia de casi un mes en el área —lapso que favoreció a su enemigo— induce a inferir que se resignó a cumplir la orden del Almirantazgo manteniéndose a la espera de la Tercera Escuadra del Pacífico. Ésta arribó el 3 de mayo integrándose los, ahora más respetados, “autohundibles” como la Tercera División, cuyo buque insignia era el *Nicolai I*. Nebogatoff fue designado segundo en el escalón de comando; “*Fölkersam se está muriendo*” fue la respuesta recibida al preguntar por él.

En el ínterin, la sugerencia al Almirantazgo del almirante Rozhestvensky en el sentido de mantener a su fuerza como “*flota en potencia*”, para negociar una paz lo más favorable posible, no tuvo éxito. El 9 de mayo, pues, quedó sellada la suerte de la Flota del Báltico en tanto su Almirante la llevara agrupada a la batalla, tal como ocurrió (12).

(11)

Nota del Director del BCN: Eran los acorazados guardacostas Almirante Ushakoff, Almirante Seniavin y General Almirante Graf Apraksin.

(12)

No hemos tenido a mano sino una parte de la abundante literatura surgida como consecuencia de la gran batalla librada dieciocho días más tarde, pero observando lo ocurrido hace más de nueve décadas, parecería ser que Rozhestvensky llegó al fin de la travesía abrumado por el peso de un sinfín de acontecimientos negativos. Tal vez por ello y con un sentido fatalista se subordinó estrictamente a las instrucciones recibidas del Almirantazgo, perdiendo de vista la posibilidad de superarlas, pues su nueva misión era alcanzar Vladivostock y, aparentemente, su Primera División y algunas unidades ligeras tenían posibilidad de lograrlo, si bien con escasas chances.



El almirante ruso Nebogatoff, comandante de la Tercera Escuadra. En la fase final de la batalla de Tsushima se rindió para evitar una inútil matanza.



El almirante ruso Fölkersam. El 25 de mayo de 1905, murió a bordo de su buque, pero ello se mantuvo en secreto para no desmoralizar a sus tripulantes.

(13)

Sin exagerar, esta batalla puede ser considerada —en su género— como arquetípica de la primera parte del siglo XX, vigente como modelo, en tanto el acorazado fue el instrumento representativo del poder naval. Asimismo, guardando las debidas distancias, en mérito a sus resultados se la puede equiparar con la batalla de Trafalgar, librada casi exactamente un siglo antes que ella. En su época, Tsushima fue analizada y escudriñada en el ámbito mundial y de ella se extrajeron enseñanzas y conclusiones de gran valor para las Marinas de Guerra, la nuestra incluida.

Un par de escalas, en la costa de la Indochina Francesa y de China al Norte de la isla de Formosa, para hacer carbón y transferir innecesariamente exceso de pertrechos y víveres de los buques del tren a las unidades de combate, sólo despertaron alguna inquietud en el comando de la flota imperial japonesa ansioso por terminar con la ya larga espera. En este orden de cosas, el capitán de un buque neutral, sometido a registro por un destacamento ruso, al arribar luego a un puerto japonés había provisto información cierta sobre el futuro ingreso de la flota rusa por el canal Este del estrecho de Tsushima (parece ser que el oficial ruso a cargo del registro fue demasiado locuaz).

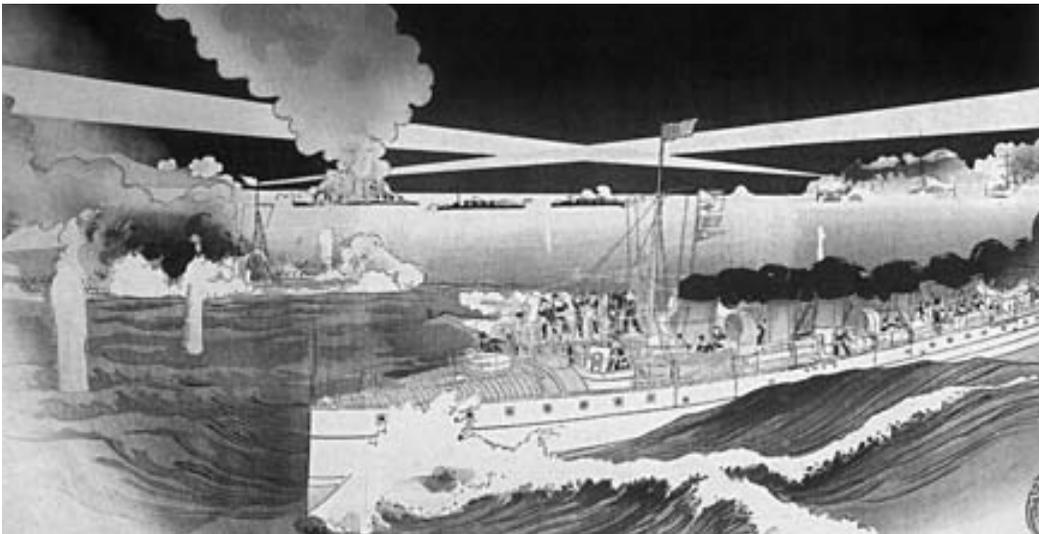
La batalla de Tsushima

La batalla de Tsushima se inició el 27 de mayo de 1905 y culminó el día siguiente dando lugar a la destrucción de la Flota del Báltico, tal como lo había previsto el almirante Togo en su mensaje al Departamento de Marina. Un plan de batalla cuidadosamente elaborado, un óptimo adoctrinamiento de los comandos subordinados y un nivel de adiestramiento y moral del personal también sobresaliente, todo bajo la conducción de un profesional de talla excepcional, consciente de sus capacidades (13), justificaban el aserto.

El Japón concedió a nuestro país el privilegio de acreditar un observador naval, el entonces capitán de navío Manuel Domecq García, quien si bien no lo explicita en su informe, es indudable que gozó de todas las facilidades para seguir de cerca, es decir embarcado, las acciones navales (soy de opinión que en Tsushima se hallaba a bordo del *Nisshin*). También se le permitió acceder a toda la información relativa a la preparación para la guerra naval —incluyendo en ello a la infraestructura montada— que permitió a ese país alcanzar el éxito.

En particular para las generaciones jóvenes, formadas profesionalmente al margen de doctrinas forjadas alrededor de la fuerza materializada por el acorazado, recordaremos a continuación las acciones de la batalla en la que intervinieron los dos cruceros genoveses. El desarrollo general ineludiblemente se enfoca en la medida necesaria para no perder la coherencia del relato. Así es que, en primer lugar, cabe señalar que en el transcurso del primer día las condiciones de visibilidad se vieron afectadas por bancos de niebla y por bruma que limitaron la misma a no más de 11.000 a 13.000 metros aproximadamente. El viento era del SO estimativamente fuerza 5 y el estado del mar era, también estimativamente, 4/5. Estas condiciones se mencionan porque tuvieron alguna incidencia en el desarrollo de la batalla. Por ejemplo, las limitadas condiciones de visibilidad perturbaron, en alguna medida, el proceso de destrucción de la flota rusa, en tanto que el estado del mar obligó a la cancelación de ataques iniciales planeados para ser ejecutados por las torpederas y destructores al ingresar dicha flota al estrecho oriental. Obligó también, durante la aproximación a la flota enemiga, a destacar del núcleo de la flota a las torpederas que le estaban adscriptas. Vale la pena tener presente que las torpederas tenían un desplazamiento de 80 toneladas las más grandes, en tanto que los destructores de ese entonces estaban en las 350 toneladas.

Producido, entonces, el avistaje y ubicada la Flota del Báltico en la carta grillada, el mantenimiento del contacto quedó a cargo de las fuerzas japonesas de cruceros de modo que el núcleo, en aproximación desde el NO, luego de zarpar de su base avanzada, tenía una información bastante precisa del enemigo. La flota rusa avanzaba proa al NE para dejar la isla de Tsushima por su babor, a la velocidad de 8 nudos, y según una disposición de crucero con un buque homónimo en la proa. A 2.000 metros a popa y algo a estribor respecto a éste se encolumnaba la Primera División, en tanto que a babor, y algo más atrasada, se hallaban la Segunda División, seguida por la Tercera, todas las unidades en línea de fila. Con el núcleo así dispuesto navegaban los cruceros encolumnados con la Primera División, en tanto los destructores estaban a estribor de esta última. El tren de flota estaba dividido en dos grupos, entre ambas columnas, el primero a la altura de la Segunda División y el segundo más atrás de la Tercera División.



Destructores japoneses en la batalla de Tsushima, sobre un grabado japonés de la época.

El Almirante ruso, al contrario de lo que ocurría con su oponente, carecía de toda información sobre el enemigo, así es que —sumado al desuso que hacía de sus cruceros que no estaban siendo empleados para obtenerla o, por lo menos, para dar algún preaviso— es evidente que no adoptó las medidas para tener desplegada oportunamente su línea de batalla. Peor aún, mantuvo el tren de la flota innecesariamente aferrado a ella en el tramo más crítico de la travesía de Vladivostock. Perdió así libertad de acción e incluso la posibilidad de que los buques de tren pudieran alcanzar su destino por alguna otra ruta alternativa.

Lo cierto es que, al entrar ambos núcleos en contacto visual y con rumbos opuestos, ya libre de la isla de Tsushima el derrotero de la flota rusa, ésta había alterado su rumbo al NNE y recién estaba en proceso de incorporarse la Primera División a proa de la Segunda. Anteriormente ya se había llevado a cabo esta maniobra que había quedado anulada al disminuir la visibilidad, por lo tanto cabe inferir que el Almirante ruso, en base a ello, mantenía alguna esperanza de franquear el estrecho en las horas del día sin entablar combate, en caso de mantenerse la visibilidad reducida. Bajo estas nuevas condiciones el almirante Togo, por su parte, optó por entablar combate desde el Oeste en lugar de hacerlo por el Este (los cuatro Souvaroff eran su principal objetivo), asegurándose con ello el bloqueo a la filtración de alguna unidad rusa a Vladivostock. Continuando la aproximación y abierto a estribor de su oponente cayó primero al Oeste, cruzando la proa del mismo, y luego al SSO con rumbo opuesto al del enemigo abierto ahora a babor. La siguiente “*decisión soberana de la batalla*” —como la califica Falk— de hacer caer en sucesión a babor a su línea de batalla de doce buques, adelantándose a la línea de batalla enemiga en pleno proceso de despliegue en línea de fila y dentro del alcance eficaz de ésta —concepto que involucraba también el empleo de los cañones de tiro rápido de 6” — pone en evidencia la fe que este excepcional almirante depositaba en la aptitud para el combate de la fuerza a su mando. Por su parte, el ejemplo de valentía que brindaba a sus subordinados al mantenerse en el alerón del puente de mando durante toda la batalla es digno de destacar aun cuando esta actitud, por razones obvias, podría ser criticable. Pero como contrapartida no es menos cierto que desde el interior de la torre de combate el campo de visión estaba restringido y anulado hacia popa. Felizmente para el Japón, el destino quiso que pudiera conducir su fuerza sin ser siquiera herido pese a que su nave insignia sufrió alrededor de treinta impactos durante la batalla.

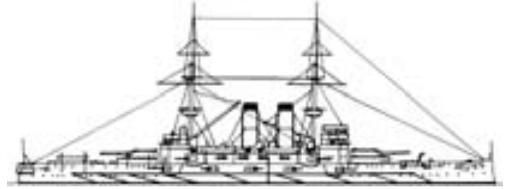
El Almirante japonés dio, pues, a la fuerza rusa la ventaja inicial que ésta no pudo aprovechar plenamente, pues dos de los cuatro acorazados de la Primera División estaban aún a sotafuego de los buques de la Segunda División.

Acorazados y cruceros acorazados que participaron

Flota japonesa

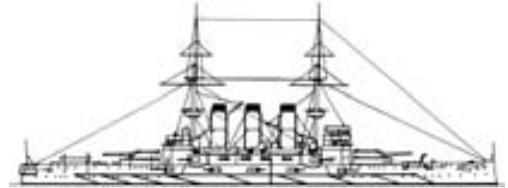
Acorazados *Mikasa* (1902) y *Asahi* (1900)

15.140 toneladas.18 nudos.4.600 MN a 10 nudos.
Armamento: 4 cañones de 305 mm.; 14 cañones de 152 mm.; 32 cañones de 2,5,6 y 12 libras.
4 tubos torpedos de 457 mm.
Coraza: Cintura 229/102 mm.Reducto central 152 mm.Mamparos 305 mm.Cubierta 76/51 mm.
Barbetas 356/203 mm.Casamatas (cañones de 152 mm.) 152/51 mm.



Acorazado *Shikishima* (1900)

15.400 toneladas.18 nudos.5.000 MN a 10 nudos.
Armamento: 4 cañones de 303 mm.; 14 cañones de 152 mm.; 32 cañones de 2,5,6 y 12 libras.5 tubos torpedos de 457 mm.
Coraza: Cintura 229/102 mm.Reducto central 152 mm.Mamparos 305 mm.Cubierta 102/63,6 mm.Barbetas 356/203 mm.Casamatas (cañones de 152 mm.) 152/51 mm.



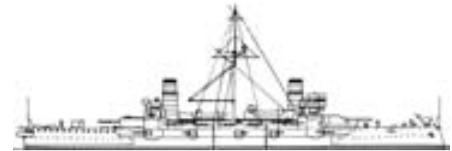
Acorazado *Fuji* (1897)

12.533 toneladas.18 nudos.4.000 MN a 10 nudos.
Armamento: 4 cañones de 305 mm.; 10 cañones de 152 mm.; 30 cañones de 1 y 3 libras.
6 tubos torpedos de 457 mm.
Coraza: Cintura 406/102 mm. Torres 305 mm.Casamatas (cañones de 152 mm.) 152/51 mm.



Cruceros acorazados *Kasuga* y *Nisshin* (1904)

7.533/ 7.698 toneladas.20 nudos.9.300 MN a 10 nudos.
Armamento: Kasuga 1 cañon de 254 mm.; 2 de 203 mm.; Nisshin 4 cañones de 203 mm. Ambos buques 14 cañones de 152 mm.,10 de 76 mm.y 6 cañones de 47 mm.4 tubos torpedos de 457 mm.
Coraza: Cintura 152/70 mm.Cubierta 38/25 mm.Barbetas 152/104 mm.Casamatas (cañones de 152 mm.) 152 mm.



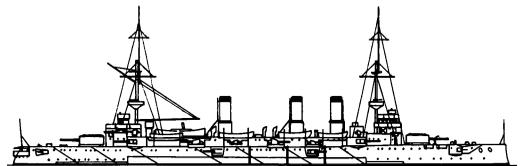
Cruceros acorazados *Idzumo* e *Iwate* (1900/1901)

9.750 toneladas.20 nudos.Carbón 1400 toneladas.
Armamento: 4 cañones de 203 mm.; 14 cañones de 152 mm.; 20 cañones de 2,5 y 12 libras.
3 tubos torpedos de 356 mm.
Coraza: Cintura 178/89 mm. Cubierta 70 mm. Barbetas 152/104 mm. Casamatas (cañones de 152 mm.) 152 mm.



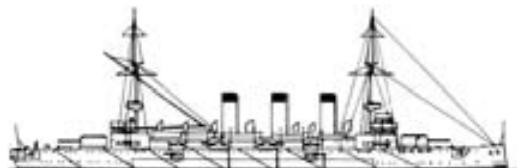
Crucero acorazado *Adzuma* (1900)

9.307 toneladas.20 nudos.Carbón 1275 toneladas.
Armamento: 4 cañones de 203 mm.; 12 cañones de 152 mm.; 24 cañones de 3 y 12 libras.
5 tubos torpedos de 457 mm.
Coraza: Cintura 178/89 mm.Cubierta 70 mm.Barbetas y torres 152 mm.
Casamatas (cañones de 152 mm.) 152/51 mm.



Crucero acorazado *Yakumo* (1900)

9.646 toneladas.20,5 nudos.Carbón 1242 toneladas.
Armamento: 4 cañones de 203 mm.; 12 cañones de 152 mm.; 19 cañones de 3 y 12 libras; 5 tubos torpedos de 457 mm.
Coraza: Cintura 178/89 mm.Reducto central 127 mm.Cubierta 70 mm.Barbetas y torres 152 mm.Casamatas (cañones de 152 mm.) 152/51 mm.



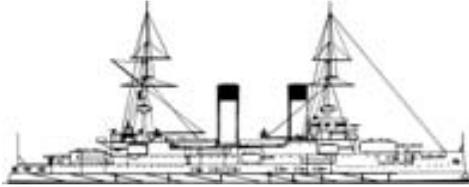
Cruceros acorazados *Asama* y *Tokiwa* (1899)

9.700 toneladas.21,5 nudos.Carbón 1406 toneladas.
Armamento: 4 cañones de 203 mm.; 14 cañones de 152 mm.; 19 cañones de 3 y 12 libras.5 tubos torpedos de 457 mm.
Coraza: Cintura 178/89 mm.Reducto central 127 mm.Cubierta 70 mm.Barbetas y torres 152 mm.Casamatas (cañones de 152 mm.) 152 mm.



de las acciones principales de la batalla de Tsushima

Flota rusa



Acorazados Borodino, Imperator Alexander III, Kniaz Suvaroff y Orei (1903/1904)

13.516 toneladas.17,5 nudos.Carbón 1.520 toneladas.

Armamento: 4 cañones de 305 mm.; 12 cañones de 152 mm.; 40 cañones de 3 y 11 libras.

4 tubos torpedos de 381 mm.

Coraza: Cintura 190/102 mm. Torres cañones de 305 mm.,254/102 mm. Torres cañones de 152 mm.,76 mm.

Casamatas (cañones de 152 mm.) 152/51 mm.



Acorazado Oslabia (1901)

12.683 toneladas.19 nudos.Carbón 2.100 toneladas.

Armamento: 4 cañones de 254 mm.; 11 cañones de 152 mm.; 48 cañones de 1,3 y 11 libras.;

5 tubos torpedos de 381 mm.

Coraza: Cintura 230/125 mm.Mamparos 230/123 mm.Torres 230/125 mm.

Casamatas (cañones de 152 mm.) 125 mm.



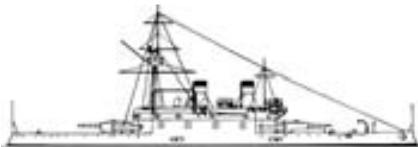
Acorazado Sissoi Veliki (1897)

10.400 toneladas.15,7 nudos.Carbón 800 toneladas.

Armamento: 4 cañones de 305 mm.; 6 cañones de 152 mm.; 30 cañones de 1 y 3 libras.

6 tubos torpedos de 457 mm.

Coraza: Cintura 406/102 mm. Torres 305 mm.Casamatas (cañones de 152 mm.) 127 mm.



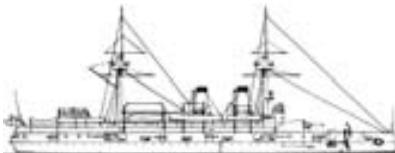
Acorazado Navarin (1896)

10.206 toneladas.15,5 nudos.Carbón 700 toneladas.

Armamento: 4 cañones de 305 mm.; 8 cañones de 152 mm.; 23 cañones de 1 y 3 libras.

6 tubos torpedos de 381 mm.

Coraza: Cintura 406/203 mm. Torres 305 mm.Casamatas (cañones de 152 mm.) 127 mm.



Acorazado Nikolai I (1891)

10.206 toneladas.15,3 nudos.Carbón 1.200 toneladas.

Armamento: 2 cañones de 305 mm.; 4 cañones de 229 mm.,8 cañones de 152 mm.;

18 cañones de 1 y 3 libras.5 tubos torpedos de 381 mm.

Coraza: Cintura 356/152 mm.Barbetas 254 mm.Casamatas (cañones de 152 mm.) 152/76 mm.



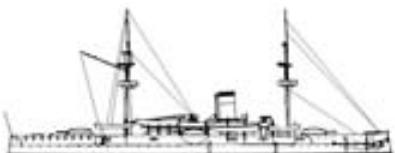
Acorazados guardacostas Almirante Ushakoff, Almirante Seniavin y General Almirante Graf Apraksin (1895/1899)

4.126 toneladas.16 nudos.Carbón 450 toneladas.

Armamento: 4 cañones de 254 mm.; 4 cañones de 119 mm.; 22 cañones de 1 y 3 libras.

4 tubos torpedos de 381 mm.

Coraza: Cintura 254/102 mm.Cubierta 75 mm.Torres 203 mm.



Crucero acorazado Admiral Nakhimov (1888)

8.524 toneladas.17 nudos.Carbón 1.200 toneladas.

Armamento: 8 cañones de 203 mm.; 10 cañones de 152 mm.; 4 cañones de 88 mm.

10 cañones de 1 y 3 libras.5 tubos torpedos de 381 mm.40 minas

Coraza: Cintura 254/152 mm.Barbetas 203/76 mm.



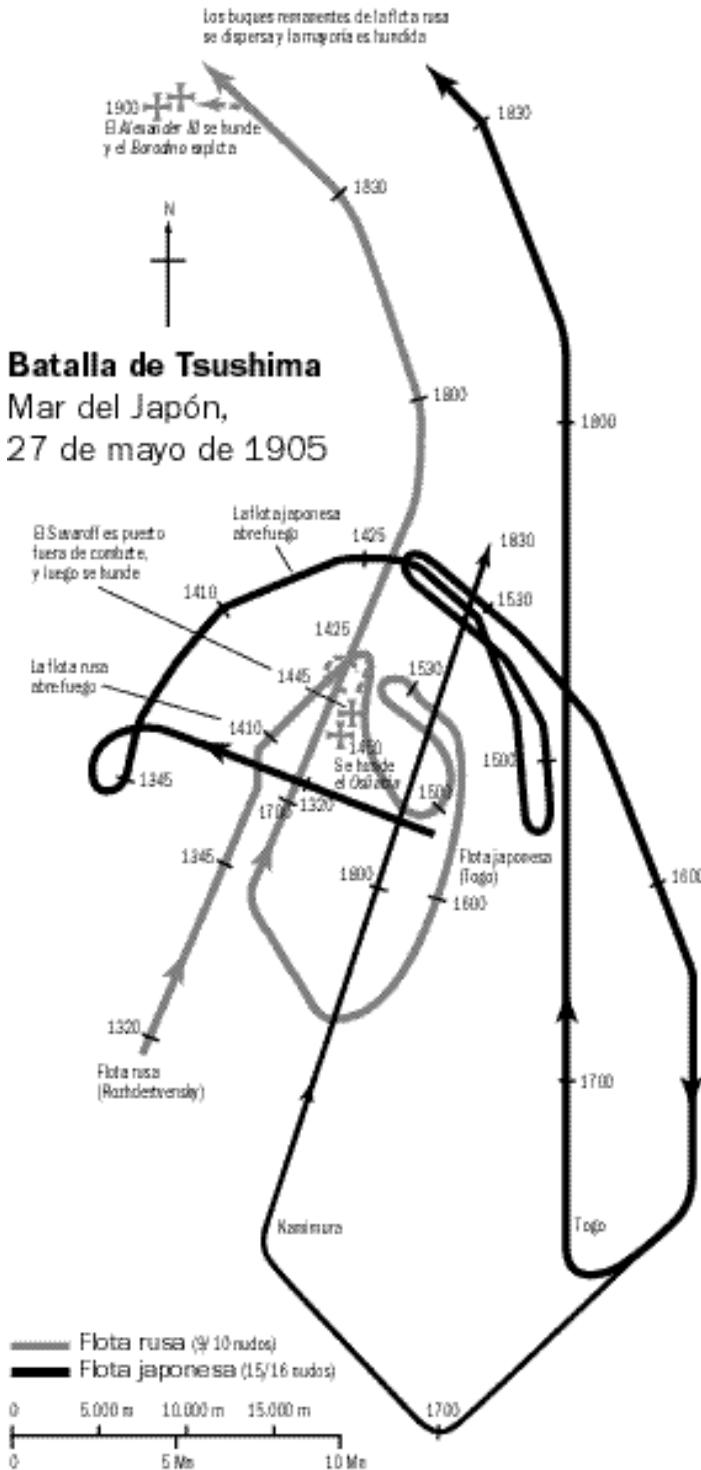
Crucero acorazado Dimitri Donskoi (1885)

6.200 toneladas.16,5 nudos.Carbón 800 toneladas.

Armamento: 6 cañones de 152 mm.; 10 cañones de 119 mm.30 cañones de 1 y 3 libras.

5 tubos torpedos de 381 mm.

Coraza: Cintura 152/112 mm.Cubierta 25 mm.



De este modo el buque insignia de esta última al igual que el de la Primera fueron las unidades más castigadas en la primera fase de la batalla en la cual la línea japonesa convergía, siempre adelantada, cortando la T sobre la rusa, desarrollando unos 16 nudos, aproximadamente 6 más que esta última. La misma se vio obligada a ir cayendo a estribor de modo tal que ambas líneas fueron girando en el sentido de las agujas del reloj manteniendo una distancia algo superior a los 5.000 metros y apartándose de la ruta a Vladivostock. Mientras tanto la Tercera División (rusa) y el tren habían quedado atrás. Hacia 1500 horas, algo menos de una hora después de haberse iniciado el combate artillero, la nave insignia de la Segunda División ya había sido hundida llevándose consigo el féretro con el cadáver del almirante Fölkersam, fallecido cuatro días antes, hecho que no se había divulgado para no afectar la moral de las tripulaciones. Asimismo, el *Souvaroff*, aunque a flote, estaba fuera de combate y, muy seguramente, el tipo de espoleta japonés sin dispositivo de acción retardada daba lugar, en general, a una total devastación de sobreestructuras sin que se alcanzaran zonas vitales.

Se puede acreditar a los cruceros genoveses una decisiva participación en el hundimiento del *Oslibia*. Precisamente, del informe del capitán Domecq García transcribiremos el siguiente párrafo: “Hacia 0240 PM el *Oslibia* es tomado bajo fuego certero del Nissshin y del Kasuga. Se observó que se escoraba mucho saliendo de formación y perdiéndose entre el humo y la bruma”. Al respecto, del ya citado libro de Falk traduciremos en forma libre lo siguiente: “Antes de las tres el *Souvaroff* fue expulsado del resto de la línea y el *Oslibia* estaba en malas condiciones. Con una reminiscencia fortuita de las dos granadas que impactaron en el *Czarevich* y dieron fin a la batalla del Mar Amarillo, tres proyectiles sucesivos dieron en el *Oslibia* cerca de la línea de flotación debajo de la torre I y abrieron, no un agujero, sino un portón. El gran acorazado hizo agua rápidamente, se dio vuelta y hundió”.

Pero también, durante esta fase de la batalla, hacia 1440, navegando hacia el SE, el *Nissshin* recibió un impacto en el cañón derecho de la torre 1 cuya caña se partió, con el agregado de sufrir una perforación en la zona de proa de la cubierta acorazada. En este período, el estado del mar obligó a cerrar las portas de los cañones proeles de la batería de 6” instalada en la segunda cubierta.

Hacia 1500 los seis buques remanentes de la línea de batalla rusa (Primera y Segunda División), que avanzaban aproximadamente hacia el Sur, invirtieron el rumbo ya que su objetivo de alcanzar Vladivostock se mantenía inalterable.

En consecuencia, la Primera División del almirante Togo hizo dos giros sucesivos de 90° a babor, en tanto que la Segunda División del almirante Kamimura continuaba con rumbo a barlofuego protegiéndola durante esa maniobra, manteniendo la presión sobre la línea rusa, para caer luego en sucesión, siguiendo hacia el Norte las aguas de aquella. De ahí en más dejó de estar estrictamente aferrada a la misma.

El *Nisshin* con la insignia del vicealmirante Misu, al quedar a la cabeza de la línea japonesa tuvo, pues, en esta etapa un papel importante y hacia 1515 recibió el impacto de un proyectil de 12" del acorazado *Navarin* que estaba a unos 3.000 metros a su babor. El proyectil penetró llevando con él un trozo de la coraza de 6" de unos 50 por 60 centímetros, próximo a la línea de flotación, dando lugar a la inundación de la carbonera superior compartimentada de modo que el ingreso de agua fue reducido. Felizmente resultó ser un proyectil lastrado, es decir sin carga explosiva...

Hacia 1545, al disparar el cañón izquierdo de la torre 2 del mismo buque, se produjo la explosión prematura del proyectil dejando ese cañón fuera de combate y con daños en el mecanismo de dirección de la torre; veinte minutos después, ese crucero acorazado sufrió un impacto en la torre 1. Las esquirlas y pequeños trozos de pintura y estuco más la consiguiente concusión dejaron heridos y fuera de acción a los hombres ubicados en la torre de combate, desde el Almirante (inconsciente y con pérdida de la vista) hasta el timonel. Un timonel de relevo, sentado en el piso de esa torre de combate, impidió que se reprodujera una situación similar a la ocurrida en la fuerza rusa durante la batalla del Mar Amarillo. La ulterior inversión de rumbo a un tiempo hacia 1635 puso nuevamente al *Mikasa* al frente de la Primera División y dio lugar a un nuevo desplazamiento circular de las fuerzas según el sentido de las agujas del reloj, desarrollándose la acción dentro de condiciones de visibilidad muy variables. El problema que se le presentó al Almirante japonés fue cómo combatir a una línea de batalla desorganizada envuelta en bruma mezclada con humo, ocultándose a ratos en los bancos de niebla.

Hacia 1730 ambas divisiones del núcleo japonés estaban hacia el Sur del núcleo ruso siempre visible entre los bancos de niebla. De todos modos el proceso de destrucción de la Flota del Báltico se realizó sin solución de continuidad con la participación no sólo del cuerpo principal japonés sino también de las fuerzas de cruceros y destructores, estas últimas empeñadas mayormente contra los cruceros y buques auxiliares rusos que, al comenzar la batalla se habían replegado manteniéndose luego en las proximidades de la Tercera División del contraalmirante Nebogtoff.

En algún momento, durante las evoluciones vespertinas, la Segunda División de Kamimura se agregó a esta acción en apoyo de las fuerzas de los cruceros pero se desprendió rápidamente de ellas en busca de las unidades más importantes. Algunos cruceros japoneses sufrieron bastantes daños en este proceso.

Hacia 1830 la Primera División japonesa volvió a entablar combate en líneas paralelas con los remanentes de la línea rusa navegando inicialmente al NE, luego al Oeste y finalmente al NO empujándolas siempre fuera de la ruta a Valdivostock. En esta fase de la batalla hacia 1900 el *Nisshin*, navegando al NO, recibió un impacto de grueso calibre que destruyó el cañón izquierdo de la torre 1 dejándola fuera de acción, es decir quedó con toda su artillería principal de 8" inutilizada. En esta última fase de la batalla diurna, que concluyó con la puesta del sol hacia 1930, fueron destruidos otros dos acorazados rusos, en tanto el *Souvaroff* ya se había ido al fondo del mar. Antes de que esto ocurriera, y al quedar este buque fuera de acción, el almirante Rozhdestvensky, herido e inconsciente debido a la fractura del cráneo, había sido transbordado a un destructor y posteriormente a otro donde fue tomado prisionero al día siguiente.

Con la llegada de la oscuridad, el núcleo y las fuerzas de cruceros de la Armada imperial japonesa se retiraron del área de la batalla hacia el Norte cumpliendo la orden emitida a

tal fin, para que los destructores y torpederas ejecutaran los ataques previstos según el plan de batalla. Casi seis decenas de unidades cumplieron esa tarea con mejores condiciones del mar y, sin un adecuado adoctrinamiento en el uso de los reflectores, la Flota del Báltico perdió los tres acorazados remanentes de la Segunda División. Uno de ellos, el *Navarín*, autor del envío del proyectil lastrado contra el *Nisshin*, se hundió con casi toda su dotación en tanto que los otros dos pudieron alcanzar la isla de Tsushima en cuya proximidad fueron hundidos al alba por sus tripulaciones para evitar ser capturados.

Las unidades japonesas destacadas hacia el Norte, sin duda, debieron aprovechar este respiro para alistarse nuevamente para la acción. En el caso particular de los cruceros genoveses cabe mencionar que el *Nisshin* había recibido un par de docenas de impactos, nueve de los cuales no habían logrado perforar su coraza, es decir, no habían producido daños. Si bien su artillería principal estaba fuera de acción, sus condiciones de navegabilidad estaban prácticamente intactas y debían lamentarse en él veinticuatro bajas, de ellas trece muertos. El *Kasuga* sólo acusaba una pieza de 6" fuera de acción a causa del fuego de artillería enemigo.

El almirante Togo ubicó al núcleo cerca de 200 millas al NNE de la isla de Tsushima sobre la ruta de Vladivostok, en tanto las escuadras de cruceros más al Sur cubrían la salida del estrecho a unas 100 millas al Norte de esa isla. De esta manera, al alba del día 28 de mayo, los buques sobrevivientes de la Flota del Báltico, luego de haber pasado una noche bastante agitada, se encontraron sin enemigos a la vista pues las unidades ligeras, una vez realizados sus ataques, se habían retirado del área de combate.

Las unidades mayores rusas, los cuatro viejos acorazados al mando de Nebogatoff y un quinto de la que fuera poderosa Primera División (aún con tres de sus cañones de 12" en condiciones de uso) y un crucero ligero persistieron en su avance a la meta prefijada, aun cuando uno de los "autohundibles" quedó rezagado. Pero el dispositivo japonés funcionó según lo previsto. Al avistaje por parte de los cruceros de esa nacionalidad siguió el ulterior contacto con el núcleo de la Flota imperial. Las fuentes de este trabajo ya citadas proveen dos versiones sobre la acción desarrollada que culminó en la rendición de estas unidades rusas. Falk coloca taxativamente al *Kasuga* como protagonista principal al empleárselo para abrir el fuego a una distancia de algo menos de 10.000 metros (posiblemente ése era el alcance máximo de su cañón de 10"), colocando un proyectil largo, otro corto y el tercero impactando en la nave almirante *Nicolai I* todo ello, obviamente, más allá del alcance de la artillería rusa. (Probablemente los cañones de 12" y 30 calibres de longitud de ese buque no alcanzaban los 5.000 metros). Sumando a lo expuesto la menor velocidad de sus buques, la ingrata decisión de no proseguir la lucha fue tomada por Nebogatoff con el objeto de no sacrificar las vidas de sus subordinados (alrededor de 2.000).

El capitán Domecq García, en cambio, sostiene en su informe que la línea japonesa abrió el fuego sobre el *Nicolai I* y el *Orel*, desde unos 9.000 metros, cerrando distancias rápidamente para combatir a unos 5.000 metros, pero concentrando el fuego sobre el último buque citado, que era el único que respondía con su artillería (sin duda por lo indicado precedentemente, es decir, por estar la línea japonesa fuera de alcance de los otros buques). La acción duró menos de veinte minutos consumándose la rendición poco antes de 1100. Aun cuando ambas versiones son similares, esta última parece la más ajustada a la realidad, y no elimina la posibilidad de que hubiera sido el *Kasuga* el iniciador del fuego de la línea japonesa a la distancia antes indicada. En cuanto al buque rezagado cuyo nombre rescatamos, el *Almirante Oushakoff*, no aceptó rendirse cuando, en las primeras horas de la tarde, alcanzó a las otras unidades de su agrupación justamente en proceso de rendición, de modo tal que el combate desigual que encaró con un par de cruceros japoneses concluyó con su hundimiento.

Estas acciones son unos de los tantos ejemplos que hacen aconsejable la necesidad de

evaluar cuidadosamente las posibilidades de empleo de unidades de combate tecnológicamente muy superadas, las cuales, si bien pueden ser útiles para tareas auxiliares o especiales —por lo general—, derivan en resultados negativos por no decir desastrosos.

Además de dichas acciones, durante el día 28 de mayo otros diversos combates aislados condujeron al hundimiento de unidades rusas dispersas, como también, eventualmente, se concretó la fuga de unas pocas. En este orden de cosas, según el informe del capitán Domecq García, el *Kasuga* habría logrado también el hundimiento de un crucero acorazado antiguo, el *Dimitri Donskoi*, pero los elementos de juicio que en su libro provee Falk, quien por otra parte detalla una bibliografía de más de 220 títulos, obligan a descartar esa aseveración, pero teniendo presente que Falk pudo disponer de mucha información que, en su momento, no pudo estar al alcance de ese distinguido oficial superior de nuestra Armada.

De todas maneras, terminada la batalla, sus resultados inmediatos respecto de la flota rusa fueron los siguientes: sobre 29 unidades de combate, 16 fueron hundidas, 6 apresadas, 4 internadas en puertos neutrales. Sólo tres alcanzaron aguas rusas y de ellas únicamente un crucero llegó a Vladivostock para dar la triste noticia de la derrota. De los 13 buques del tren, 7 fueron hundidos, 5 apresados y uno internado.

En lo concerniente a las tripulaciones, de un total de 15.000 hombres murieron alrededor de 6.400 y unos 6.000 fueron tomados prisioneros. La Flota imperial japonesa, por su parte, perdió media docena de unidades entre destructores y torpederas, registrando algo menos de 100 muertos y poco más de 600 heridos.

La actuación de los cruceros genoveses

Volviendo sobre los cruceros genoveses, nos remitimos ahora a lo que informó el capitán Domecq García: *“Indudablemente la actuación de este buque, así como la de su gemelo el Kasuga ha sido por demás brillante durante toda la guerra; han desempeñado las comisiones más delicadas, sometiendo su material a pruebas de todo género, no sólo para rápidas excursiones de reconocimiento donde se necesitaba tener buques con buenas condiciones ofensivas y defensivas y buena marcha, sino también en los bombardeos a gran distancia, contra fortificaciones, siendo los únicos de toda la escuadra japonesa habilitados para hacer tiros en tales condiciones y cuya circunstancia se tuvo en cuenta y que fue motivo de discusión en el Parlamento inglés, al tratarse precisamente de las nuevas construcciones y se criticó la poca elevación que se podía dar a los afustes de los cañones de la Marina inglesa; defecto que tenían también todos los buques japoneses construidos en aquel país y cuyas piezas de grueso calibre no pueden tener más de 12 a 13 grados de elevación.*

En la batalla del 27 de mayo el Nisshin tuvo un papel importantísimo en razón de ser el buque cierra fila, el último de la escuadra de acorazados, teniendo en varias ocasiones que ser el guía de la línea de batalla, es decir que ocupó la cabeza y dirigió los movimientos de toda la escuadra y precisamente en el momento en que éstas más se aproximaron, manteniendo su posición en la línea de fuego como cualquiera de los acorazados de 15.000 toneladas que le seguían.

En consecuencia, pues, el Nisshin y el Kasuga, a pesar de su modesta categoría de cruceros acorazados, no defraudaron absolutamente en nada las esperanzas que se tuvieron al disponerse su adquisición, pues han comprobado plena e indiscutiblemente que fueron buques construidos con plena conciencia y el mayor cuidado”.

Corroborando lo que se acaba de transcribir, es oportuno remitirnos al comentario que podemos leer en al *Jane's Fighting Ship (Ed. 1930)* en la sección correspondiente a nuestra Armada, al referirse a nuestros cruceros acorazados. *“Estos buques pertenecen a uno de los más exitosos diseños que hayan sido elaborados para cruceros acorazados peque-*

ños y son los primeros de una serie de diez buques de los cuales los japoneses Kasuga y Nisshin son los últimos". Como puede apreciarse, la opinión de esa caracterizada publicación había sufrido un cambio sensible.

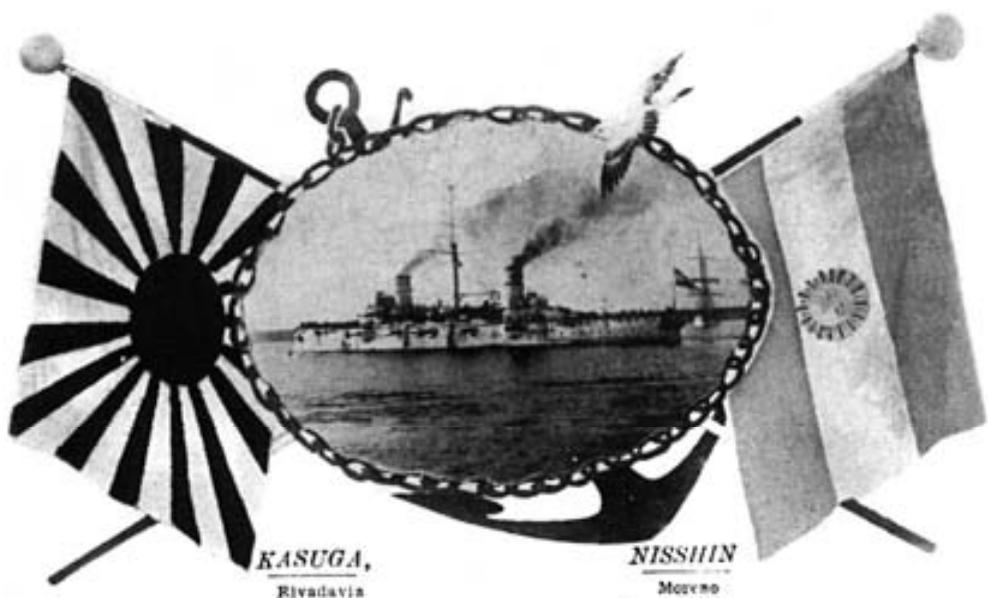
Por último, no deja de ser interesante la información de que el *Nisshin* había consumido en la batalla 181 proyectiles de 8" y 1.191 de 6", no existiendo datos sobre los consumos del *Kasuga*, estimándose una velocidad de fuego de 1 t.c.m. para el primer calibre citado y de 4 t.c.m. para el otro (14).

(14)

Nota del Director del BCN: Los rusos tenían una clara superioridad (43 a 17) en cañones de grueso calibre (200 y más milímetros), pero los mayores alcance, velocidad y precisión del fuego japonés, unidos a la mejor calidad de sus proyectiles, resultaron decisivos. La flota japonesa logró un 6% de impactos sobre sus 5.000 disparos de grueso y mediano calibre, versus el 1% obtenido por la flota rusa sobre sus 3.000 disparos de esos mismos calibres.

Eliminada, entonces, la amenaza de la Flota del Báltico, la toma de la isla Sajalin en julio/agosto de 1905 fue el paso lógico e inmediato para asegurar el control militar del área próxima al archipiélago japonés. En esta operación participaron, ya con pabellón japonés, los *autohundibles* salvados de la destrucción en tanto que, descartada la participación del *Nisshin* en ésta como en otras operaciones de menor trascendencia en las costas siberianas, no hay información acerca de que el *Kasuga* hubiera intervenido en esta etapa final de las actividades navales que cesaron con la firma del Tratado de Portsmouth (USA) el 5 de septiembre de 1905.

La mediación del presidente Theodore Roosevelt fue consecuencia de que las potencias europeas habían tomado partido, visible o no, en el conflicto ruso-japonés y el mediador —tal vez con visión de futuro— cercenó desde el punto de vista del vencedor algo de sus pretensiones. Así es que el Imperio del Sol Naciente obtuvo el protectorado sobre Corea y sobre Manchuria Meridional y también la mitad Sur de la isla Sajalin. Pero, es importante señalar que, por encima de los resultados inmediatos del tratado de paz, el Japón surgió en el ámbito mundial como una potencia de primera línea. La anexión de Corea hacia 1910 y, a principios de la década del 30, la invasión de Manchuria y la creación del estado satélite del Manchukúo (1932), dieron satisfacción a las apetencias que se consideraron frustradas a causa del tratado de Portsmouth. ■



Motivo de una postal conmemorativa del traspaso de los cruceros acorazados *Rivadavia* y *Moreno* a la Armada Imperial Japonesa. (Del libro *Acorazados y Cruceros Argentinos*, gentileza de su autor Ricarzo Burzaco).

Los cruceros acorazados de la clase italiana Giuseppe Garibaldi

Cuando entraron en servicio, los cruceros acorazados de la clase "Giuseppe Garibaldi" podían ser empleados tanto en la línea de batalla como en tareas propias de un crucero convencional; tal es así que, la marina italiana, los clasificaba como "Acorazados de 2da. Clase". A esta clase pertenecieron los siguientes buques:

ARGENTINA	<i>Garibaldi</i>	En servicio 1895. Radiado en 1931.
	<i>San Martín</i>	En servicio 1896. Radiado en 1935.
	<i>General Belgrano</i>	En servicio 1897. Escuela en 1927. Base submarinos en 1933. Radiado en 1947.
	<i>Pueyrredón</i>	En servicio 1897. Reclasificado guardacostas en 1937. Buque escuela hasta 1952. Radiado 1953.
ESPAÑA	<i>Cristóbal Colón</i>	En servicio 1897. Entregado sin su cañón de 254 mm., en esa condición fue hundido en la Batalla de Santiago en 1898.
ITALIA	<i>Varese</i>	En servicio 1901. Radiado en 1923.
	<i>Giuseppe Garibaldi</i>	En servicio 1901. Hundido en 1915 por el submarino austríaco "U4".
	<i>Francesco Ferruccio</i>	En servicio 1905. Radiado en 1930.
JAPON	<i>Kasuga</i>	En servicio 1904. Buque escuela a partir década de 1920. Desguazado 1948.
	<i>Nisshin</i>	En servicio 1904. Buque escuela a partir década 1920. Hundido como blanco en 1936.

Las características principales de estos buques, con pequeñas diferencias entre uno y otro, eran:

Desplazamiento a plena carga: 8.100 toneladas.

Dimensiones: Eslora: 111.76 metros. Manga: 18,20 metros. Calado: 7,30 metros. Con espolón.

Máquinas: Dos máquinas alternativas y dos ejes; 24 calderas; 14.000 HP.

Carbón: 1.200 toneladas; luego gasoil.

Velocidad: 19,7 nudos.

Autonomía: 9.300 MN a 10 nudos.

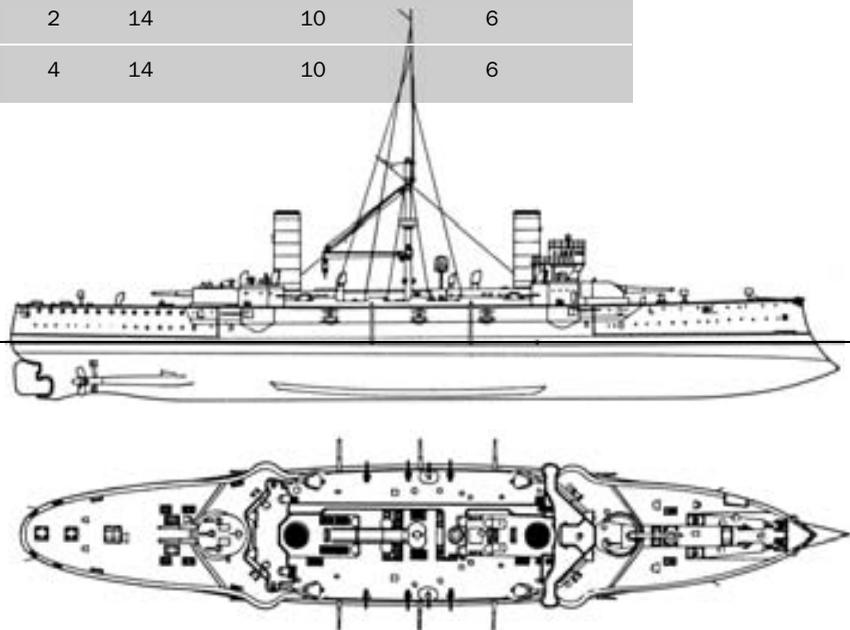
Coraza: Tipo "Harvey" (en algunos tipo "Krupp"). La cintura acorazada se extendía sobre casi toda la eslora y consistía en una faja de 152 mm. de espesor en el centro y 80 mm. en los extremos. Los costados del reducito central, que se extendía entre ambas torres, tenía 152 mm. de espesor. Sobre el reducito, la cubierta tenía planchas de 42 mm. Había también una cubierta "protectora" de 38 mm. de espesor y de forma curva. Los blindajes de barbetas y torres de cañones y mando eran de 152 mm.; el de los escudos de los cañones de 120 ó 152 mm en cubierta superior era de 51 mm.

Armamento: Además de los cañones que se detallan en el cuadro siguiente, todos los buques tenían 2 ó más ametralladoras de 8 mm. y 4 tubos lanzatorpedos de 457 mm.

Artillería de los cruceros acorazados de la clase Giuseppe Garibaldi

Buques	254 mm.	203 mm.	152 mm.	120 mm.	76 mm.	57 mm.	47 mm	37 mm
<i>San Martín</i>		4	10	6		12		
<i>Garibaldi y Pueyrredón</i>	2		10	6		10		10
<i>General Belgrano</i>	2		14		2	10		
Italianos, español y <i>Kasuga</i>	1	2	14		10		6	
<i>Nisshin</i>		4	14		10		6	

El acorazado *Giuseppe Garibaldi*.



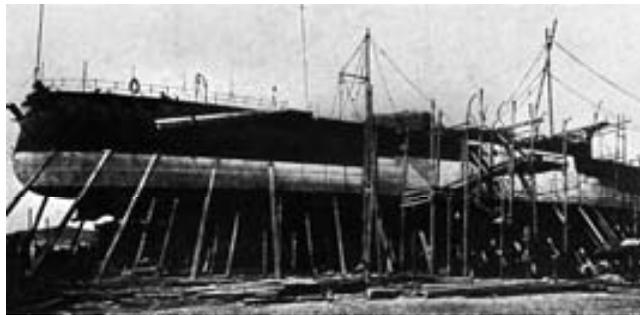


Crucero acorazado italiano *Giuseppe Garibaldi*.

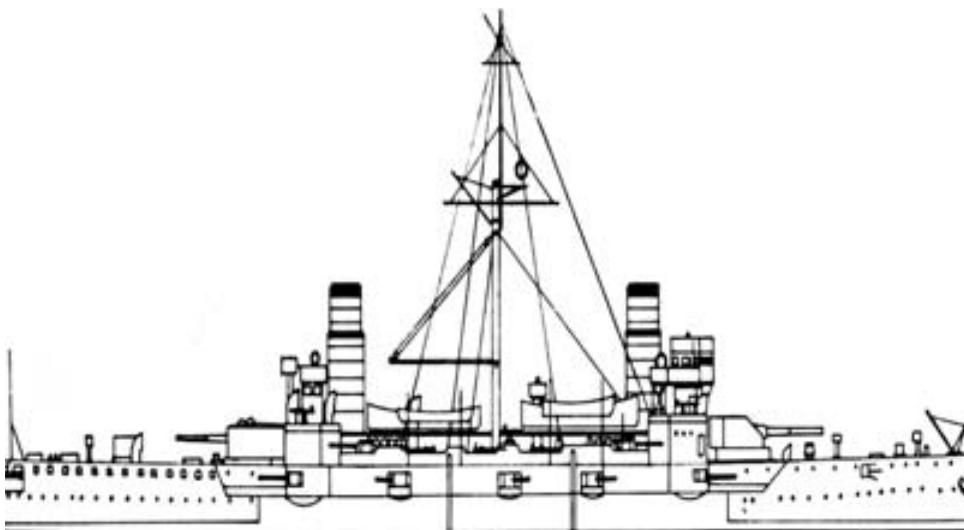
Crucero acorazado español
Cristóbal Colón.



Crucero acorazado
japonés *Nisshin*.



El *Nisshin* en las gradas.

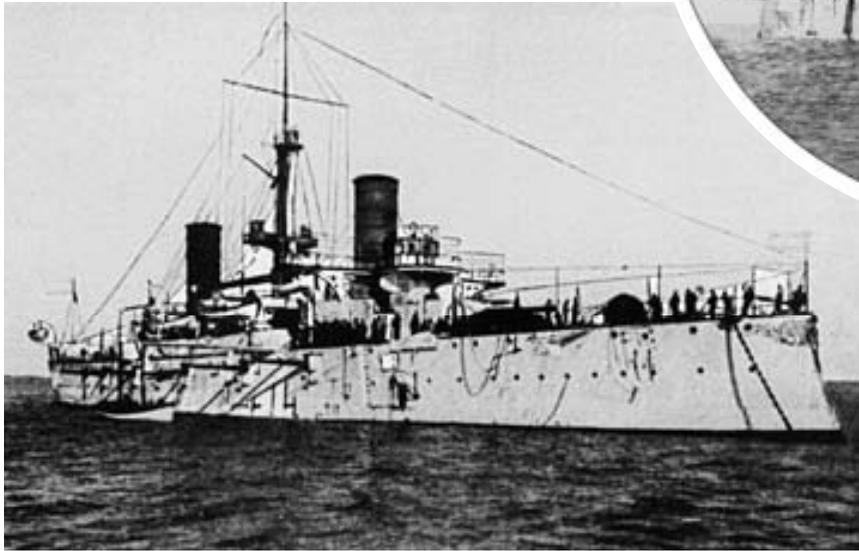


Crucero acorazado japonés *Kasuga*.

Cruceros acorazados argentinos de la clase Giuseppe Garibaldi

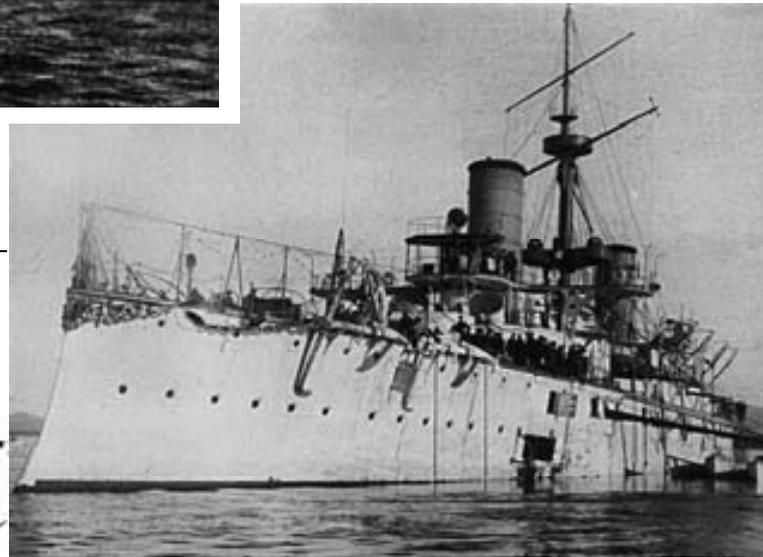


Crucero acorazado *Pueyrredón*.



Crucero acorazado *Belgrano*.

Crucero acorazado *Garibaldi*.



Crucero acorazado *San Martín*.

