



Del caballo al tanque y del globo al avión (1) (segunda parte)

Andrés P. Mohorte
Periodista

Las trincheras un lugar confortable.

De nuevo, fueron los dirigentes alemanes quienes tuvieron más acierto a la hora de leer la guerra. Como cuenta Paul Fussell en su clásico "La Gran Guerra" y la memoria moderna sobre los pormenores de la vida en el frente, el alto mando alemán había ordenado construir trincheras espaciosas, higiénicas y cómodas. La mezcla de obsesión por la perfección fabril de Alemania y la rápida asunción de que la guerra, pese a todo lo creído antes de su estallido, sería lenta y muy larga, provocó que los alemanes se desempeñaran a fondo en hacer la vida de sus soldados más fácil.

Y como bien noveló Erich María Remarque en "Sin novedad en el frente", Alemania había elaborado un reflexivo sistema de rotación que, hacía que un soldado cualquiera no pasara más de dos semanas seguidas en primera línea. Se habían asentado diversos puntos en las líneas de abastecimiento de la trinchera (que no consistía sólo en la primera línea, sino en una profundidad de hasta tres niveles), y tras su periodo en el frente, todos los hombres regresaban a la retaguardia a pasar días descansando y recuperándose, pese a todas las calamidades. Fueron los alemanes quienes antes comprendieron el sino de la guerra, lo que, combinado con su natural eficiencia productiva, derivó en trincheras más saludables, protegidas y habitables que las de los franceses o ingleses.

La situación era distinta al otro lado del frente. Los altos mandos franceses e ingleses, personificados en militares tan clásicos, pagados de sí mismos y reacios al cambio como Robert Nivelle, continuaban creyendo que la guerra sería rápida

¹ Nota del editor: La publicación original del periodista español Andrés P. Mohorte, disponible en el sitio Web Xataka.com indicada, ha sido editada y complementada por Luis Filippi de Solminihac con referencias históricas de aquellos episodios más relevantes mencionados en el escrito. Ello con el propósito de entregar al lector una visión integral de ese importante episodio, que fue la Primera Guerra Mundial. Para su publicación se consideraron 3 partes con similar número de páginas. Agradecimientos por esta colaboración a Jean Pierre Hulaud y su permanente aporte a la Revista Tres Espadas.



y que duraría poco, por lo que no invirtieron mucho tiempo en acomodar las trincheras y atender las necesidades inmediatas de sus soldados. Así, los ingleses y franceses en el frente estaban más empapados en barro, sufrían de peores condiciones de alojamiento y se las veían conviviendo de forma amarga con las ratas. En una trinchera francesa, por ejemplo, los soldados no solían pasar demasiado tiempo en primera línea, iban rotando y siendo relevados ante el estrés y lo intenso de las batallas, pero sin un descanso efectivo como el que tenían sus rivales alemanes.



Una trinchera francesa en momentos de descanso

Tras las carnicerías de Verdún y el Somme, ofensivas respectivas de Alemania y Reino Unido para conquistar puntos claves de sus rivales, el tiempo de la guerra cambió. Como constataría Churchill tras los espurios kilómetros ganados en Bélgica, las victorias costaban tanto que se asemejaban demasiado a las derrotas.

Lo cierto es que mediado el conflicto, Francia, Reino Unido y Alemania se desangraban ante la cruda realidad de una guerra librada al uso antiguo con instrumentos modernos. Sí se quería avanzar, había que cambiar, aunque implicara correr mayores riesgos y afrontar cismas internos en los altos mandos. Y que mejor modo de hacerlo que abrazando la modernidad en su esplendor más puro.

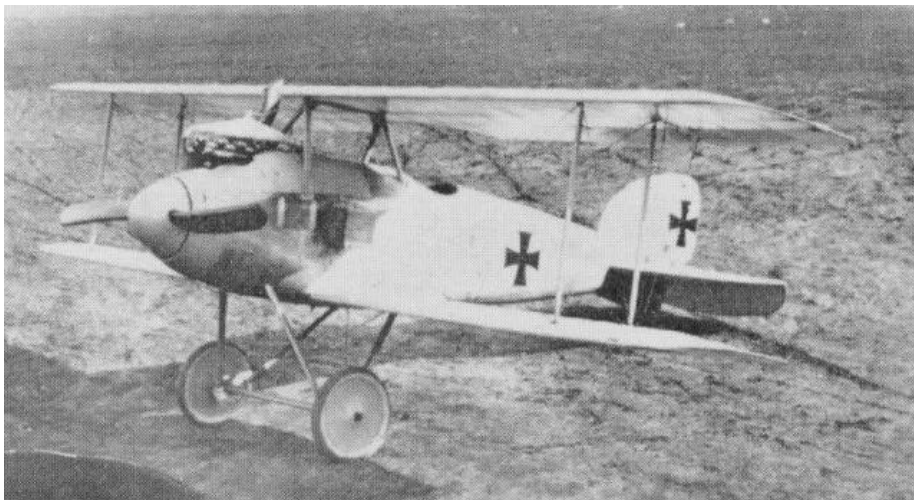


El aire: el otro punto de inflexión en la historia de la guerra.

Saltar por encima de las trincheras implicaba tres cosas: Primero, diseñar proyectiles más eficaces que tuvieran un impacto real en el denso entramado defensivo del enemigo. Segundo, apuntar mejor y evitar el reguero de cráteres que hacían impracticable utilizar el terreno conquistado, para seguir avanzando. Tercero, posicionar a la artillería lo más atrás posible en retaguardia, para protegerla de los daños de sus colegas enemigos, cuyas direcciones de disparo tenían demasiada incertidumbre. Para ello, la tecnología moderna ofrecía una solución brillante: los aviones.

La Primera Guerra Mundial significó poner en la escena bélica, en forma paulatina y definitiva a la aviación. La referencia estaba en España y otros países que habían utilizado elementos experimentales con anterioridad, como el globo en la Guerra hispanoamericana de 1898, tan cercana por aquel entonces, a la novedad a gran escala, que significó la aparición del avión.

Desde los primeros vuelos de aviones, que la historia le entrega méritos tanto a los hermanos Wright en Estados Unidos y a Alberto Santos Dumont, en Francia, a inicios del siglo XX, el desarrollo de esos ingenios fue sorprendente, impulsado por la proyección comercial y bélica que sus creadores visualizaban en el corto plazo. Fue así como, ya en la Primera Guerra de los Balcanes, el impulso tecnológico permitió pasar de aparatos primitivos a ingenios de mayor estabilidad y autonomía



Un Albatros D.III alemán, el avión que permitió a Alemania dominar los aires durante todo un año, 1917.

Pese a que la leyenda de figuras como el Barón Rojo y los duelos de ases del aire colocan a la aviación en un estadio idílico e imaginario durante aquellos



años, su función era más de apoyo y por más que, a ras de suelo, los infantes se sorprendían con las pequeñas maniobras aéreas de los avezados pilotos, a estos se les pedía que, utilizaran esa nueva dimensión para observar y fotografiar, más allá de las líneas propias. De hecho, gracias a sus labores de investigación al otro lado del frente, hoy podemos disfrutar de espectaculares imágenes cenitales de la Primera Guerra Mundial.

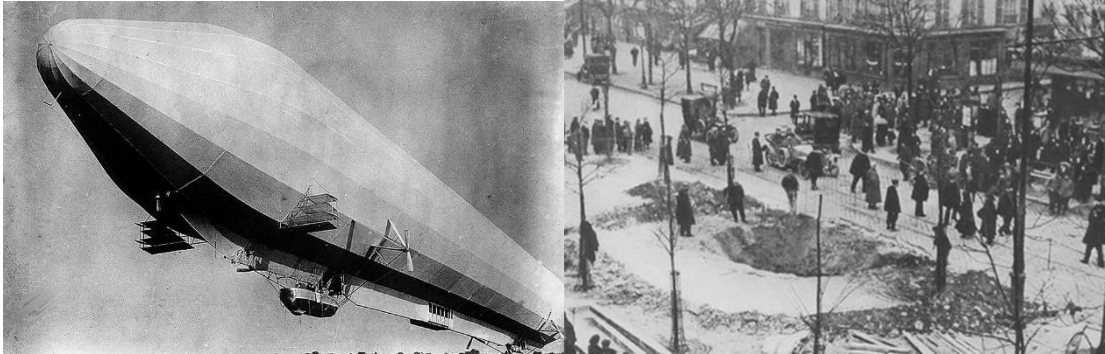


Avión británico provisto de cámara de reconocimiento

Los biplanos se dedicaban a sucar el aire con diversos propósitos estratégicos. Para predecir el movimiento de tropas enemigas y con ello ser más certeros en la movilización rápida de las propias. También para informar de la posición de la artillería rival, con visos de atacarla. Y finalmente, señalar con precisión la posición de las trincheras enemigas, para ajustar la puntería de sus obuses y cañones.

Mas allá de las leyendas como las de Manfred von Richthofen, el Barón Rojo, con 80 derribos sin confirmar, la principal misión de la aviación durante los cuatro años de guerra fue de observación, llamado más tarde de reconocimiento.

Con toda esa información bastante completa la guerra avanzaba la guerra, no obstante, el alto mando germano de turno insistía en la ofensiva, ahora con mayor precisión, hacia dónde se iban a dirigir los próximos ataques. Ello no significó que la aviación quedara limitara a meros trabajos de exploración, sino que, en el verano de 1916, la aviación alemana ya había desarrollado los primeros escuadrones aéreos de combate y en los años siguientes no era raro toparse con pilotos ametrallando desde el aire a la infantería enemiga, cuando la ocasión lo requería, para espanto de los soldados.



Un cráter en París, provocado por uno de los escasos bombardeos realizados por los zeppelins alemanes contra población civil.

La Primera Guerra Mundial también fue testigo de los primeros intentos de bombardeo de población civil, un elemento tan terrorífico y presente en los conflictos subsiguientes tras la matanza de Gernika. Fueron los alemanes quienes se prodigaron en el asunto, aunque no sobre los ligeros biplanos, incapaces de recorrer largas distancias o de portar bombas pesadas, sino sobre los legendarios zeppelins, enormes bolas de gas que surcaban los aires cual destructor los mares, y cuya impresión visual no guardaba relación con su inestabilidad y alta tasa de siniestralidad.

Los generales alemanes, al provenir de la casta militar prusiana que tan poco aprecio recibían de las gentes comunes propias y muy especialmente de otras naciones, experimentaron con bombardeos a pequeña escala de núcleos urbanos.

Fueron los VI, VII y VIII los primeros zeppelins germanos en lanzar bombas en ciudades belgas, como Lieja o Amberes, causando pocas bajas humanitarias y escasos desperfectos. Asimismo, lanzó a sus zeppelins a explorar el Báltico y a bombardear Londres y París, lo que aterrorizó a las poblaciones civiles en una guerra en la que, en líneas generales, estuvieron al margen de la carnicería que representó el frente.

Más tarde, aquellos globos gigantes que en muchas ocasiones también ejercieron de exploradores en el frente oriental (en el Báltico), bastante más dinámico de lo que recuerda la memoria colectiva (y abandonado a propósito en este artículo, dado lo inabarcable del largo conflicto), se adentraron en las capitales de los imperios rivales, París y Londres, causando la muerte de hasta 500 personas en la ciudad londinense. Aquel estadio de alarma inusitado en una población que observaba con terror la llegada de los enormes zeppelins, causó que Inglaterra se tomara más en serio la cuestión aérea y dotara de independencia jerárquica dentro de su ejército a la RAF.



Las campañas de bombardeos civiles de los zeppelines causaron un enorme malestar en Francia y muy especialmente en Reino Unido, lo que contribuiría al relato acusador y poco dialogante de los vencedores sobre Alemania, cuando el bloqueo económico y militar le hiciera firmar la paz con sus enemigos.

Pero, en fin, aquellos zeppelines de corto recorrido no serían más que una rareza en una guerra librada y determinada por otras fuerzas. La principal, la artillería, a la que la aviación ayudaría enormemente en su radical reformulación de su estrategia de guerra. Pasado 1916 y tras el fracaso sin atenuantes de las ofensivas alemanas de Verdún y el Somme, donde la artillería se centraba en el bombardeo durante días (o semanas, como el inicial británico frente a los alemanes en el Somme), de las trincheras enemigas, los aliados comprendieron que nada iban a extraer de sus tácticas tradicionales, y que si querían avanzar necesitaban neutralizar a la artillería enemiga. Sin embargo, y como ya hemos visto, el larguísimo alcance de los nuevos proyectiles impedía visualizar las posiciones enemigas, por lo que en muchas ocasiones disparar más allá de las trincheras se convertía en un inmenso ejercicio de azar. Era entonces apremiante que la artillería propia pudiese acceder a las posiciones de sus similares adversarias, en aras de neutralizarla. Para ello se valieron de la punta de lanza de la aviación, que les permitió conocer en tiempo real la ubicación de las líneas enemigas

Post 1916 el Reino Unido, en paralelo con su proyección aérea, introdujo varias novedades que le permitirían hacer daño real a la artillería alemana. Por un lado, mejoró la capacidad explosiva de sus proyectiles, que antes eran incapaces de estallar a no ser que se estrellaran directamente contra figuras muy sólidas, como un búnker de hormigón, ahora productos más efectivos como el proyectil Number 106 Fuze que, con una espoleta de acción inmediata, requerían tan sólo de un ligero roce con el alambre de espino para saltar por los aires, mejorando la efectividad de los ataques artilleros. Asimismo, y más importante aún, Reino Unido y por extensión Francia dejaron de apuntar hacia las trincheras, conocedores de las brutales sangrías perpetradas por las ametralladoras intactas de los alemanes. El ejercicio de cartografía realizado por los aviadores, indispensable en este punto, y delicados cálculos matemáticos (en los que se mezclaban coordenadas desplegadas por los pilotos, avistamientos a ras de suelo y la identificación del humo y de los estallidos de luz obligados en cada disparo enemigo), permitieron a los ingenieros balísticos determinar en forma rápida la posición de la artillera enemiga para su posterior destrucción.



Un SPAD S.XVI biplaza de reconocimiento francés vuela sobre Compeign, Francia. Los patrones en zig-zag son trincheras de defensa en el campo de batalla. Museo del Aire y del Espacio de San Diego

Así, tras la mejora de la identificación de un objetivo, esa información era comunicada de inmediato al cañón que tenía que disparar, el Reino Unido obtuvo una ventaja táctica relevante frente a la tradicional potencia artillera de Alemania.

La eficiencia del sistema se complementó con innovaciones técnicas que contribuyeron a neutralizar el efecto del viento durante el disparo, mejorando el perfil aerodinámico de los proyectiles y su trayectoria de vuelo. En aquel complejo proceso en el que el avistamiento aéreo era el primer paso, el Reino Unido llegó al punto de localizar y disparar sobre un objetivo tan pronto como como era detectado.

La situación, durante 1917 y 1918, favoreció enormemente la capacidad militar de los aliados, que luchaban frente a una potencia en progresivo estado de ebullición interna por el bloqueo y las penurias de la población alemana y que, ante lo impracticable del campo de batalla, había desplegado un nuevo elemento revolucionario: el tanque.



El Mark IV fue el primer gran tanque, en términos de eficacia, introducido durante la Primera Guerra Mundial. (Wikipedia)