

Dennis E. Showalter

# LOS PANZER DE HITLER

Los ataques relámpago  
que revolucionaron el modo  
de hacer la guerra

*Traducción del inglés*

Hugo A. Cañete

la esfera  de los libros

# Índice

|                               |     |
|-------------------------------|-----|
| <i>Introducción</i> .....     | 9   |
| 1. LOS COMIENZOS .....        | 13  |
| 2. CRISOL .....               | 53  |
| 3. TRIUNFO .....              | 109 |
| 4. CLÍMAX .....               | 163 |
| 5. CAMINO AL PRECIPICIO ..... | 237 |
| 6. DESENLACE .....            | 309 |
| 7. ACTO FINAL .....           | 379 |
| <i>Epílogo</i> .....          | 447 |

## Introducción

**E**l Ejército alemán de la Segunda Guerra Mundial sigue atrayendo la atención del lector. Tanto los estudios académicos y análisis militares como obras más divulgativas y libros ilustrados de gran formato compiten por los espacios en las librerías. Una parte central tanto de la historia como del mito son las fuerzas acorazadas: los carros de combate, los cañones de asalto, la infantería motorizada y las armas de apoyo de las divisiones panzer y de granaderos panzer del ejército y las *Waffen SS*. Estas constituyeron el núcleo del poder combativo del ejército y la esencia de su identidad desde los primeros días victoriosos de 1939 hasta la caída del Tercer Reich en 1945.

En consecuencia, los panzer han inspirado una literatura abundante. Trabajos sobre doctrina, táctica y equipo ocupan su lugar junto a estudios que analizan la importancia de los panzer en el modo alemán de hacer la guerra y en la historia de la guerra en el siglo xx. En contextos más sombríos, los investigadores muestran la contribución de los panzer a una ética del miedo y la fuerza que impregnó a Alemania y su ejército antes de que el surgimiento del Nacionalsocialismo transformase una ideología apocalíptica en una realidad genocida.

Hasta ahora ha habido una escasez entendible de análisis generales y exhaustivos sobre los panzer de Hitler. La presente obra sitúa a estos en el centro de tres discursos interrelacionados. Muestra su contribución al desarrollo de la guerra mecanizada y a la tecnología de blindados, su influencia en el papel del ejército en la cultura y sociedad alemanas, y su función en el modo en que libró el Tercer Reich la Segunda Guerra Mundial, tanto desde el punto de vista militar como moral.

La gran cantidad de fuentes impresas y archivísticas disponible en cada una de estas tres materias podría proporcionarnos notas al pie con múltiples referencias en cada párrafo e incluso en cada frase. Yo he optado por la comodidad del lector, absteniéndome de incluir un aparato de referencias bibliográficas y citando ocasionalmente a aquellos cuya contribución a aspectos concretos es pertinente. En aras de la sencillez, he optado también por otras simplificaciones. Las graduaciones alemanas se citan con sus equivalentes norteamericanas —incluidos los resonantes empleos de las *Waffen SS*—. También reduzco al mínimo el uso de cursivas en las, ya de por sí, complejas denominaciones alemanas de vehículos y armas. Todas las unidades y todos los ejércitos seguirán la misma terminología a menos que se indique otra cosa. De este modo, las unidades blindadas británicas o francesas con la designación de escuadrones o regimientos se convertirán en compañías y batallones.

El uso continuado de los términos «aproximadamente» o «sobre» al referirse a las fuerzas de vehículos, en particular, refleja el hecho de que las cifras variaban ampliamente, literalmente de un día a otro, en función de la eficiencia de los talleres y los equipos de recuperación. En consecuencia, unas cifras estadísticas exactas podrían inducir a error, lo que no fue algo infrecuente en la intención de los recopiladores de datos en su intento de acrecentar los inventarios mediante la exageración de sus carencias.

Esta obra tiene tanto de relato como de historia. Está moldeada por la investigación y por el bagaje de cuatro décadas de recuerdos y anécdotas transmitidos por hombres que lucharon en ambos bandos. Aborda acontecimientos y comportamientos que desafían explicaciones convencionales, tanto positivas como negativas. En el caleidoscopio que era el Tercer Reich, las mismas instituciones, las mismas personas, el mismo hombre, podían mostrar una diversidad casi aleatoria de caras. ¿Cuáles eran máscaras y cuáles realidades? En el transcurso de este proyecto he buscado el consejo de otro soldado que pide que, cuando se cuente su historia, «no atenuéis nada, pero no añadáis nada por mi

malicia».\* A la hora de contar la historia de los panzer de Hitler, hay peores referentes que Otelo.

Los agradecimientos del autor están comenzando a rivalizar con los de los premios Oscar de la Academia en extensión y elogio. Sin pretender menospreciar a nadie, vaya por delante mi agradecimiento para los estudiantes del Colorado College, que tras más de cuarenta años siguen proporcionándome demasiada diversión como para jubilarme. Y mi gratitud especial para el personal del departamento de Historia: Sandy Papuga y Joanna Popiel. El libro está dedicado a ellos por más razones de las que conocen.

---

\* Versos de la obra de William Shakespeare, *Otelo*, Acto 5, Escena 2 (*N. del T.*).



## LOS COMIENZOS

El 15 de septiembre de 1915 amaneció como otro día más para los soldados de infantería alemanes de las trincheras avanzadas en torno a Flers, en el Somme —un día tan rutinario como cabía esperar después de dos meses y medio de despiadados combates cercanos que desangraron a las divisiones y redujeron a los batallones a los efectivos de una compañía—. Cierto era que un ruido ocasional de motores se había escuchado en toda la línea, pero los británicos contaban con más camiones que el ejército del Káiser, y tenían mayor predisposición a arriesgarlos en el envío de munición a primera línea y en la evacuación de los heridos. También era cierto que había habido algunos rumores de que Tommy se había sacado algo nuevo de la manga: «toterrenos» blindados resistentes a cualquier calibre menor que un proyectil de seis pulgadas. Pero los rumores —*Scheisshausparolen* en jerga del Landser— eran endémicos en el Frente Occidental. Entonces, «un bosque de cañones abrió fuego con un estruendo escalonado e incesante, los pocos supervivientes luchan hasta que la avalancha británica los arrolla, los consume y continúa sobre un extraordinario número de hombres». Y allí, entre ellos, vomitando muerte, unos monstruos ultraterrenos: los primeros tanques británicos.

## I

Improvisado y pobremente coordinado, el ataque británico se desmoronó pronto y degeneró en el habitual baño de sangre y confusión. Pero por primera vez en el Frente Occidental, sin duda la primera vez

en el Somme, las pérdidas más elevadas las sufrieron los defensores. Las reacciones variaron ampliamente. Algunos hombres fueron presas del pánico; otros lucharon hasta el final. Pero el 14.º de Infantería bávara, por ejemplo, sufrió más de 1.600 bajas. Casi la mitad estaban «desaparecidos» y la mayoría de ellos eran prisioneros. Se trataba de una tasa sin precedentes en un ejército que todavía se enorgullecía de su espíritu de lucha. Pero el 14.º solo fue uno de los regimientos contra los que atacaron los tanques.

La conmoción fue en aumento. «El enemigo —observó un oficial— empleó nuevas máquinas de guerra tan crueles como efectivas... Es necesario tomar cualesquiera medidas posibles para hacerles frente». En términos generales, desde la perspectiva aliada se reconoce el impacto de los carros de combate en la Gran Guerra. La actividad dispersa de los investigadores de la curva de aprendizaje británica, con descripciones de una guerra protomecanizada que contrastan con versiones de una ofensiva final semi móvil basada en armas combinadas y comunicaciones improvisadas, reconoce la importancia de los blindados en ambas interpretaciones. Los enfoques franceses se estructuran en torno a la opinión del mariscal Pétain de que, a raíz de los motines sucedidos en primera línea en 1917, fue necesario esperar a los «americanos y a los tanques». Ciertamente, fueron los carros de combate, los Renault FT-17 ligeros, los que impulsaron a la agotada infantería francesa adelante en los meses anteriores al armisticio. Erich Ludendorff, un general que por su posición sabía de lo que hablaba, declaró después de la guerra que Alemania no había sido derrotada por el mariscal Foch sino por el «general Tanque».

En estos contextos, resulta fácil pasar por alto el hecho destacable de que el ejército alemán fue rápido y efectivo a la hora de desarrollar técnicas anticarro. Estas se vieron facilitadas por el paisaje lunar del Frente Occidental, la poca fiabilidad mecánica de los vehículos blindados y por esperpentos técnicos tales como la pretensión de los franceses de incrementar la autonomía de sus primeros carros de combate instalándoles depósitos extra de combustible en su parte superior, lo que garantizaba una rápida incineración de sus tripulaciones a menos que sus miembros abandonasen el vehículo rápidamente. Incluso en Flers,



los alemanes se habían enfrentado a los tanques como a ningún otro blanco: buscando aberturas en el blindaje, arrojando granadas y empleando piezas artillería de campaña a bocajarro. La inteligencia alemana interrogó exhaustivamente a un carrista prisionero y tradujo un diario perdido por otro. En una semana, Berlín disponía de una descripción general de las nuevas armas acompañada de un croquis de trazos gruesos, aunque razonablemente preciso.

Una de las medidas anticarro más efectiva era natural. Los carros de combate atraían el fuego de todas partes, un fuego de una intensidad suficiente como para despojarlos de cualquier infantería que hubiese en sus proximidades. Un tanque por sí solo era vulnerable. Por tanto, la táctica alemana consistió en dirigir toda la potencia de fuego disponible contra los tanques y mantener la calma si continuaban aproximándose. Las contramedidas proactivas comenzaron con la vacunación de la infantería contra el «miedo a los tanques», mostrándoles a los soldados vehículos destruidos con el fin de revelarles sus diversas vulnerabilidades. Una improvisación temprana de primera línea fue la *geballe Ladung*: las cabezas explosivas de media docena de granadas de mango unidas a un «pasapuré»\* y arrojadas a una de las numerosas aberturas que presentaban los tanques o, de manera más básica, la misma media docena de cabezas de granada metidas en un saco de arena y activando una de ellas. Más efectivo y menos arriesgado era el proyectil K. Se trataba de una simple bala con un núcleo de carburo de tungsteno en lugar de las aleaciones ligeras comúnmente empleadas en la munición de las armas ligeras. Desarrolladas originalmente para perforar orificios en las planchas de metal que protegían los emplazamientos de ametralladoras y francotiradores enemigos, fueron empleadas con un efecto aún mayor por las omnipresentes ametralladoras alemanas contra el blindaje de los primeros tanques. Los proyectiles K no tenían muchas probabilidades de dejar a un vehículo fuera de combate, pero causaban en buena parte bajas y confusión entre los tripulantes, siendo el efecto final el mismo.

---

\* Un palo a modo de mango para poder arrojárselas que se asemejaba a un pasapuré (*N. del T.*).

A medida que la mejora de los blindajes fue limitando el efecto de los proyectiles K, los diseñadores alemanes desarrollaron una versión de 13 mm. Inicialmente fue empleada en un fusil de un solo tiro especialmente diseñado, el ancestro remoto de los fusiles de gran calibre de los tiradores de élite actuales, aunque sin ninguna de sus características de absorción del retroceso. El feroz culatazo de esta arma la hacía imprecisa e impopular; incluso un usuario corpulento se arriesgaba a sufrir una fractura de clavícula o a algo peor. Más prometedor fue el empleo del mismo proyectil con la ametralladora TuF (anticarro y antiaérea). Ninguna de las diez mil TuF originalmente proyectadas habían entrado en servicio el 11 de noviembre, pero el concepto y la bala sirvieron de base para la ametralladora de calibre 50 de John Browning, que, tras casi un siglo de existencia, se ha convertido en una de las armas modernas más longevas.

Cuando se precisaba algo más pesado, los alemanes contaban con el equivalente del mortero Stokes, una pieza de mayores dimensiones montada sobre ruedas y capaz de ser modificada para efectuar tiro tenso que, con un proyectil de diez libras, era letal para cualquier tanque. Además, el ejército alemán había comenzado a formar baterías de «cañones de infantería» incluso antes de que apareciesen los carros de combate. Se trataba, por lo general, de piezas de montaña o de campaña modificadas con un calibre de tres pulgadas. Destinadas a apoyar los ataques de infantería mediante fuego directo, podían detener igualmente los ataques de los tanques. Desde el principio, las piezas de campaña habituales y sus proyectiles demostraron también su capacidad para neutralizar tanques a distancias de hasta 3,2 kilómetros.

En una emergencia, el gran número de piezas de campaña de 77 mm montadas en camiones para cometidos antiaéreos podían convertirse en cañones contracarro improvisados. Resultaron particularmente útiles en noviembre de 1917 en Cambrai, cuando más de un centenar de tanques formaron parte del botín de guerra del contraataque que borró del mapa la mayor parte de las ganancias británicas iniciales. De hecho, lo hicieron tan bien que hubo que recordar por conducto oficial a las dotaciones que su deber principal era derribar aeroplanos. Como complemento, una serie de piezas de campaña or-

dinarias fueron montadas en camiones al modo de los artillados empleados posteriormente por los británicos en el norte de África.

Si la supervivencia no era suficiente incentivo, se apeló a las recompensas y al honor. Una batería bávara fue recompensada con 500 marcos por destruir un tanque cerca de Flers. Los informes y los rumores británicos elogiaban a un oficial que, operando supuestamente un cañón solitario en Flesquieries durante la batalla de Cambrai, ya fuese por su propia mano o con una dotación improvisada, dejó fuera de combate entre cinco y dieciséis tanques antes de caer él mismo en el combate. Los nazis transformaron al héroe en un suboficial y le dieron un nombre y, al menos, una estatua. Los orígenes menos homéricos de la leyenda parecen haber implicado a media docena de tanques que circulaban uno detrás de otro sobre la cresta de una pequeña colina y que fueron destruidos uno tras otro por una batería de campaña alemana. En cualquier caso, la historia del «artillero de Flesquieries» indica la arraigada mística del tanque en la tradición militar alemana.

Otras armas contracarro específicamente diseñadas se hallaban listas para entrar en servicio cuando finalizó la guerra: cañones cortos de baja velocidad de 37 mm y un cañón automático de 20 mm que los suizos desarrollaron hasta convertirlo en el Oerlikon de la Segunda Guerra Mundial. El efecto de este nuevo armamento en el empleo a gran escala proyectado para una nueva generación de tanques en los diversos planes aliados previstos para 1919 entra en el terreno de la especulación. Lo que destaca es el inquebrantable compromiso alemán con la defensa contracarro incluso en los meses finales de la guerra.

Dicho compromiso destaca desde una perspectiva diferente cuando se toma en consideración el primer tanque germano. No fue hasta octubre de 1916 cuando el Ministerio de la Guerra prusiano convocó la primera reunión del Comité A7V. El grupo recibía su nombre de la agencia promotora, la 7.<sup>a</sup> sección del Departamento General de Guerra, de donde también lo tomó finalmente el vehículo resultante. Los miembros pertenecían en mayor parte al servicio de transporte motorizado más que a las distintas armas de combate, y su misión era técnica: desarrollar un vehículo de combate blindado de orugas en el menor

tiempo posible. Dependían enormemente de los diseñadores e ingenieros asignados al proyecto por las mayores compañías automovilísticas de Alemania. No sorprende que cuando se aprobaron los primeros contratos para componentes en noviembre, no menos de siete compañías se repartiesen el pastel.

Se construyó un prototipo en enero; un ejemplar funcional fue probado para el Estado Mayor General en mayo. Se trataba de un serio candidato para el título de «tanque más feo jamás construido» y un poderoso competidor en la categoría de «más disfuncional». El AV7 era esencialmente una caja blindada rectangular toscamente acomodada en el chasis de un tractor. Montaba un cañón de 57 mm en su parte frontal y media docena de ametralladoras repartidas por su estructura. Pesaba 33 toneladas y requería una tripulación de al menos dieciocho hombres. Sus orugas bajas y su poca altura respecto del suelo lo dejaban casi sin capacidad para sortear obstáculos o circular por terreno accidentado: el escenario más habitual del Frente Occidental. Un A7V mejorado y un carro más ligero, parecido al Whippet británico y basado en el chasis de los automóviles Daimler, se hallaban todavía en fase de prototipo cuando acabó la guerra. Afortunadamente, el proyecto de un monstruo de 150 toneladas se quedó en la mesa de diseño.

La escasez de materias primas y una organización de la producción de guerra cada vez más disfuncional restringieron la fabricación de A7V a menos de tres docenas. Cuando se creó finalmente, la fuerza blindada embrionaria alemana desplegaba no más de 40 tanques plenamente operativos, de los que más de la mitad eran modelos británicos recuperados y reparados. No obstante, la escasez de material era el menor de los problemas a los que se enfrentaban los primeros carristas de Alemania. Por lo que se desprende de la mayoría de los testimonios, los alemanes se llevaron la mejor parte en el primer encuentro tanque contra tanque en Villiers Bretonneaux el 24 de abril de 1918. Los carristas británicos, al menos, quedaron impresionados, y su comandante general describió la amenaza como «formidable», advirtiendo que no había garantías de que los alemanes continuasen empleando sus tanques en pequeño número.

En realidad, el ejército alemán no hizo un empleo serio de los blindados ni en la ofensiva de primavera ni en los combates de la retirada que inició en agosto y que continuó hasta el armisticio. En las diez o doce ocasiones en las que aparecieron tanques con insignias alemanas, su número fue demasiado pequeño, generalmente alrededor de cinco vehículos, como para atraer una atención más allá de lo meramente local. Las tripulaciones, cabe destacarlo, no eran el variopinto grupo de hombres descrito a menudo en los testimonios probritánicos. Procedían de diversas armas y servicios, pero todos eran voluntarios —soldados con la moral alta para una misión de alto riesgo—: un legado que perduraría. No obstante, la nación más industrializada de Europa lucharía por su supervivencia con los instrumentos de guerra mecanizada menos efectivos de todos los grandes contendientes.

En público, Erich Ludendorff declaró con altivez que el Alto Mando alemán había decidido no librar una «guerra de material». Sus memorias son más autocríticas: «Quizá debería haber puesto más presión: quizá, entonces, hubiésemos tenido algunos tanques más para las batallas decisivas de 1918. Pero desconozco qué otros materiales de guerra necesarios hubiésemos tenido que restringir». Sin embargo, para cualquier arma, la doctrina es como mínimo tan importante como su número. En contraste con los ejércitos británico y francés, el alemán no demostró capacidad de pensamiento ni institucional ni individual sobre la guerra mecanizada más allá de sus contextos elementales e inmediatos.

## II

Lo mismo se puede decir de la aproximación a la guerra móvil del Segundo Reich. La existencia de un «modo alemán de hacer la guerra» específico continúa siendo objeto de debate. Robert M. Citino, principal defensor del concepto, describe su génesis en un estado prusiano situado en el centro de Europa, rodeado de enemigos potenciales y carente tanto de obstáculos naturales en sus fronteras como de recursos naturales. Incapaz de librar y ganar una guerra prolongada, Prusia tuvo

que desarrollar un modo de hacer frente a conflictos en inferioridad de condiciones: breve, intenso y culminado con una victoria en el campo de batalla que dejase al enemigo suficientemente debilitado e intimidado como para no intentarlo una segunda vez.

El mundo occidental ha desarrollado tres aproximaciones intelectuales a la guerra. La primera es la aproximación científica. Los científicos interpretan la guerra como sujeta a leyes y principios abstractos. Estudiados de forma sistemática y aplicados apropiadamente, estos principios permiten anticiparse a las consecuencias de las decisiones, comportamientos e incluso actitudes. La Unión Soviética ofrece el mejor ejemplo de un sistema militar construido en torno a este enfoque científico. El marxismo-leninismo, la ideología legitimadora de la URSS, era una ciencia. El estado soviético y la sociedad soviética estaban organizados sobre principios científicos. El modo de hacer la guerra era también una ciencia. La aplicación de sus principios objetivos por ingenieros capacitados y formados era el mejor indicador de la victoria.

La segunda forma de aproximación a la guerra es el enfoque de gestión. Los gestores entienden la guerra en términos de organización y administración. La efectividad militar depende de la movilización y empleo racional de los recursos humanos y materiales. La batalla no se desarrolla de por sí, sino que sus incertidumbres se abordan mejor en contextos de gestión. Estados Unidos ha sido el exponente más distinguido y exitoso del enfoque de gestión. En parte, esto refleja el pragmatismo subyacente del país: una ética de seguir adelante con el trabajo. También refleja una geografía histórica que, desde la Guerra de la Independencia, ha impulsado a Norteamérica a exportar sus conflictos haciendo, a su vez, que la administración sea una condición *sine qua non*. Como se ha demostrado desde los desastres sufridos por Harmor y St. Clair en la década de 1790 hasta la Fuerza Operativa Smith en Corea, en la década de 1950, la lucha exitosa es imposible sin una gestión efectiva.

Los alemanes desarrollaron una tercera aproximación: entender la guerra como un arte. Pese a requerir capacidades y destrezas básicas, la guerra desafiaba a su mera reducción a reglas y principios. Su dominio exigía estudio y reflexión, pero dependía en última instancia de

dos conceptos prácticamente intraducibles: *Fingerspitzengefühl* y *Tuchfühlung*. El equivalente más cercano es una expresión aséptica: «Consciencia situacional». El concepto alemán incorpora también el sentido de tener maneras: en jerga de jinetes, la diferencia entre un purasangre y un rocín o, en términos actuales, la diferencia entre una berlina familiar y un deportivo.

La situación de Prusia no solo generó sino que requirió la orientación táctica de su mentalidad. Ello se halla en marcado contraste con Estados Unidos, cuyos problemas militares fundamentales, al menos desde la guerra con México, se han producido a un nivel estratégico y de la gran estrategia: dónde ir y cómo sostener el esfuerzo. La lucha en sí ha sido una preocupación secundaria, que es la razón por la que tantas primeras batallas norteamericanas han resultado en desastre. Prusia, por su parte, tenía pocas probabilidades de recuperarse de una derrota inicial. Esta fue la lección y el legado de Federico el Grande. El reverso era la esterilidad de las victorias conseguidas en el vacío: al final de la Guerra de los Siete Años, Prusia se hallaba en el punto de conquistarse a sí misma hasta perecer.

Como consecuencia, los teóricos, comandantes y políticos prusianos se vieron obligados a desarrollar un segundo nivel, más elevado, en el modo de hacer la guerra. Los alemanes incorporaron una mentalidad específica que ponía el énfasis en la rapidez y la audacia: una guerra de movimientos. Esto implicaba maniobrar para asestar el mayor golpe posible desde la dirección más imprevisible. Dependía y adoptaba, a su vez, características estructurales particulares: un sistema de mando flexible, alto grado de agresividad y un cuerpo de oficiales con una perspectiva común del modo de hacer la guerra. «Debemos esforzarnos —escribió el teórico militar Friedrich von Bernhardi en 1912— en obtener una victoria lo más rápidamente posible en el punto decisivo mediante la concentración [...] y, a continuación, aprovecharnos de ello con la mayor energía...».

Como pone de manifiesto Citino, el modo alemán de hacer la guerra no tenía nada que ver con las millas por hora, al menos en principio. La práctica era otra historia, especialmente en el curso del siglo XIX. A medida que la industrialización y el nivel de burocracia

permitieron el incremento del tamaño de los ejércitos, y en tanto que la tecnología facilitó su concentración en el teatro de guerra, el nuevo Imperio alemán supo aprovechar la circunstancia. En 1914, sus ejércitos salieron en campaña sin el menor contratiempo. En el otro extremo del espectro militar, Alemania presumía de la infantería mejor entrenada y de la artillería más efectiva de Europa. De lo que carecía era de la movilidad necesaria para completar movimientos estratégicos como el gran avance a través de Bélgica, y de la capacidad para explotar las victorias tácticas obtenidas en el campo de batalla.

Dicha limitación se debía más al predominio de la potencia de fuego y al empleo —poco desarrollado— de motores de explosión. Esto suponía un desfase en el modo alemán de hacer la guerra: el descuido de la movilidad operativa. Como sus contrapartes, la caballería decimonónica prusiana había sido un instrumento esencialmente táctico. En las Guerras de Liberación había sido desplegada en regimientos y brigadas. En las Guerras de Unificación, 1866 y 1870, solo se habían organizado formaciones de mayor tamaño en las movilizaciones. A pesar de manifestar todas las desventajas de la improvisación, esta situación permanecía inalterada en 1914.

La división de caballería alemana de 1914 era un grupo de armas combinadas potencialmente efectivo. Sus seis regimientos, 4.500 jinetes, contaban con doce piezas de campaña y media docena de ametralladoras móviles como fuego de apoyo orgánico. Dependían de los caballos, pero no estaban ni mucho menos indefensos a pie. Los regimientos recibían un intenso entrenamiento en puntería y acciones de escaramuza. Los oficiales no ignoraban el potencial de la salva de los jinetes desmontados. La división tenía su propio tren de pontones e incluso un destacamento de radio. La mayoría de las divisiones tenían agregado o podían disponer de un batallón o dos de Jäger. Estas formaciones de élite de infantería ligera incluían una compañía ciclista, una compañía de ametralladoras y una pequeña columna de transporte motorizado cuyos diez camiones podían ser empleados para trasladar a la infantería hacia delante en un sentido muy parecido a las compañías de camiones agregadas a las divisiones de infantería estadounidenses en la Segunda Guerra Mundial.



¿Podían compensar la potencia de fuego y la movilidad la falta de capacidad de aguante? La cuestión nunca se abordó. Alfred von Schlieffen, autor del gran plan ofensivo llevado a cabo en 1914, había insistido en unas poderosas fuerzas de caballería en los flancos. En su lugar, la mitad de las unidades de caballería del ejército alemán fueron asignadas directamente a las divisiones de infantería. De las diez divisiones de caballería desplegadas en el Frente Occidental en 1914, cinco lo fueron para cubrir el avance en un terreno tan poco apropiado para la caballería como los Vosgos y las Ardenas. No hay que suponer que la caballería alemana, empleada como una versión temprana del grupo de maniobra operacional soviético, hubiese podido evitar de algún modo el estancamiento. La alta proporción entre fuerzas y espacio en el Frente Occidental, combinada con la abrumadora superioridad de la potencia de fuego sobre la movilidad y la protección, hubiesen acabado, con toda probabilidad, con cualquier cosa que se pareciese a una carrera hacia el mar y propiciado el desarrollo de la guerra de trincheras con independencia de lo que hiciesen o dejaran de hacer los jinetes del Káiser. Lo que resulta significativo de la caballería es la aceptación de sus limitaciones. La reconsideración exhaustiva del empleo de las organizaciones existentes a fin de mejorar su flexibilidad y maximizar su poder de pegada demostró estar más allá del imaginario colectivo tanto de la caballería como del Alto Mando.

En 1914, la caballería alemana fue a la guerra muy consciente de su fragilidad. Aparte de los efectos del armamento de fuego rápido de largo alcance, demostrados con resultados devastadores en las Guerras de Unificación, la propia imagen de la caballería era la de un arma especializada que exigía una serie de capacidades que requerían un tercer año de servicio extra a los reclutas en tiempos de paz. Era también una creencia asentada en el arma que una caballería efectiva no se podía improvisar y, por tanto, la fuerza existente debía ser cuidadosamente gestionada, no mantenida en una «cajita de cristal» como propuso lord Raglan para la caballería británica durante la Guerra de Crimea, pero tampoco considerarla prescindible al nivel de la infantería común. Entre 1871 y 1914, la doctrina de caballería ponía el foco en tareas de reconocimiento y protección. Estas misiones ofrecían una

oportunidad de salvar el mito del *arme blanche*, aunque a una escala reducida. Puede que las cargas en masa hubiesen quedado obsoletas. Los jinetes alemanes se centraron en su lugar en la carga *en petite*: cabalgar hacia el enemigo al estilo tradicional, pero con unidades del tamaño de una sección o un escuadrón.

En fecha tan temprana como 1905, el ingeniero de automoción Paul Daimler hizo una demostración con un prototipo de vehículo blindado sorprendentemente avanzado en las maniobras de otoño. Fue descartado por carecer de utilidad práctica. Un par de camiones blindados improvisados fueron agregados a cada división de caballería y empleados para prestar fuego de apoyo. Del mismo modo, destacamentos improvisados de dotaciones de ametralladoras y fusileros montados en coches civiles requisados prestaron un útil servicio ocupando puentes y cruces de carretera por delante de las unidades de caballería. En 1915, el Estado Mayor General desarrolló especificaciones para la construcción de un vehículo blindado. Los modelos resultantes llevaban dos o tres ametralladoras y estaban bien acorazados para su época. Un modelo posterior incorporaba incluso una radio. Los vehículos contaban también con posiciones de conducción en la parte trasera, lo que les permitía retroceder en lugares estrechos. Esta última era una cualidad muy útil, dadas las voluminosas formas y el gran peso que los hacía visibles en las carreteras y limitaba casi del todo su movilidad campo a través.

En el primer año de la guerra, ambos frentes tuvieron su parte de lo que una generación anterior de soldados de caballería había llamado «estratagemas de húsares» con audacia de baja intensidad. En Polonia, la caballería jugó un importante papel en la huida de Lodz en noviembre de 1914, e incursiones del tamaño de una división interfirieron periódicamente en las comunicaciones y en el equilibrio de las fuerzas rusas. Sin embargo, la exigua red de carreteras rusa limitaba el empleo de la caballería más allá de un nivel de acciones de golpea y corre. Los generales alemanes emplearon también a sus tropas montadas cada vez más en el taponamiento de brechas de lo que nunca llegó a ser un frente continuo. Tanto los hombres como las monturas eran empleados hasta el agotamiento para la obtención de ganancias mar-

ginales. En el Oeste, desde comienzos de 1915, los alemanes no vacilaron en reorganizar sus divisiones de caballería como infantería semi móvil o la desmontaron del todo.

La incipiente arma aérea se benefició en gran medida de estas políticas. El futuro Barón Rojo, Manfred von Richthofen, no era el único oficial de caballería disgustado que se quejaba de que él «no había ido a la guerra a recoger queso y huevos» y, en su lugar, optó por los cielos. Pero cuando el ejército alemán montó su gran ofensiva en marzo-abril de 1918, los límites de su base de infantería y artillería se hicieron cada vez más obvios. Los alemanes no lograron explotar su ventaja inicial en el teatro decisivo de la guerra. Podían romper y penetrar las defensas aliadas, pero no podían explotar el éxito.

En cierto sentido, el concepto, a menudo ridiculizado, de Ludendorff de «abre una brecha y mira a ver qué pasa» recuerda al concepto de Erich von Falkenhayn que subyacía en su ataque de 1916 a Verdún. Ambos se centraban en última instancia en el nivel político: haz tanto daño que Francia, por un lado, y los aliados, por el otro, se vean obligados a negociar. Cuando la coalición resistió el impacto al nivel político, elevar la victoria táctica al nivel operacional se tornó decisivo. No se trataba solo de que Alemania careciese de la estructura de fuerza necesaria para hacer siquiera un esfuerzo simbólico. Desde Ludendorff hacia abajo en la cadena de mando, nadie con autoridad tenía un paradigma, un patrón, con el que hacer dicha transición. La frecuente alusión a la ausencia de un foco estratégico/operacional decisivo para la ofensiva reflejaba dos años de aprendizaje de cómo eliminar las ganancias aliadas mediante contraataques locales devastadoramente exitosos cuyos puntos decisivos eran generalmente obvios. Finalmente, los muy aclamados soldados de asalto agotaron primero su compendio de trucos tácticos y, a continuación, se agotaron ellos mismos. Las «divisiones de ataque», especialmente preparadas, se desangraban mientras los ferrocarriles y los camiones aliados reforzaban los sectores críticos antes de que los alemanes pudiesen atravesarlos a pie. El resultado fue el punto muerto que llevó exactamente al tipo de retirada combatiendo y prolongada que los planificadores y analistas alemanes habían predicho que supondría la catástrofe y, por último, a

las visiones finales de una resistencia a ultranza apocalíptica en el propio Reich.

Hubo excepciones. Pequeños destacamentos de vehículos acorazados sirvieron en Rusia y Rumanía. Un AFV (vehículo de combate acorazado, nombre genérico utilizado para cualquier vehículo blindado de combate) llegó incluso a Palestina, donde entabló un breve tiroteo con dos de sus contrapartes británicas antes de ser abandonado por su tripulación. Un «grupo de asalto» improvisado formado a partir de un batallón de infantería montado en camiones de transporte requisados se precipitó sobre las Puertas de Hierro rumanas y contuvo a una división hasta que fue relevado. Una brigada ciclista jugó un papel clave en la rápida invasión de las islas bálticas de Rusia en 1917. Los Freikorps de posguerra que lucharon en el Báltico emplearon vehículos acorazados como elementos de asalto contra los bolcheviques y, en cierta ocasión, los combinaron con un batallón de fusileros montados en camiones en un contraataque. Sin embargo, fue el general Hans von Seeckt el que mudó al ejército alemán de la Sitz a la Blitz.\*

### III

Aristócrata y miembro de la Guardia prusiana, el general Hans von Seeckt no encajaba en ninguno de los estereotipos asociados a ambas figuras. Educado en un *Gymnasio* o escuela civil, en lugar de una escuela de cadetes, había viajado largamente por Europa y visitado la India y Egipto, y era un ávido lector de literatura contemporánea inglesa. Durante la guerra se había forjado una reputación como uno de los más brillantes oficiales de estado mayor del ejército. Conseguida en su mayor parte en el Frente Oriental, no se había visto afectada por el colapso del Frente Occidental, siendo un sucesor lógico del héroe

---

\* Frase del autor Martin van Creveld que hace referencia a la evolución que se produce en el ejército alemán al pasar de la incapacidad de explotar una ruptura (Sitz o Sitzkrieg, que implica una cualidad estática o falta de movimiento, a la Blitz o Blitzkrieg, la capacidad de movimiento y maniobra que permite explotar las rupturas iniciales (*N. del T.*).