TANK MEN

La historia humana de los tanques en la guerra

Robert Kershaw

EDICIONES PLATEA

Título original: *Tank Men, the human story of tanks at war*
© 2008 Robert Kershaw

1ª Edición en Gran Bretaña de 2008 por Hodder & Stoughton,
(Hachette Livre UK Company)

Traducción: Javier Romero
Agradecimientos: Francisco Medina

Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita de los titulares del copyright, bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción total o
parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo públicos.

Diseño de portada: Martín Garcés

Derechos exclusivos de edición en español reservados para todo el mundo:
© 2011: Ediciones Platea S.C.P.
Francesc Ferrer i Guardia, 25. 5º-2º. Mollet del Vallés. 08100. Barcelona.

ISBN: 978-84-938863-0-1
Depósito Legal: A-953-2011

Foto portada: Bundesarchiv, Bild 146-1975-080-22 / Foto: Bernd Lohse / Licence CC-BY-SA 3.0
German Armor takes over a Hill in the Combat Area of Bjelogorod. Russia. 8.13.1943. Schewere Panzer-Abteilung 503

A mi esposa Lynn y a mis tres hijos
Christian, Alexander y Michael

Índice de Contenidos

Personajes 11
Introducción 21
Desierto Iraquí, 28 de febrero de 1991

Capítulos:

1. Génesis 25
El Tanque «Madre»
La Visión a través de la Mascarilla de Cota de Malla
La Ergonomía de la Tripulación y el Tanque contra Tanque

2. Nuevos Tanquistas 51
Nuevas Máquinas
Nuevos Hombres

3. Preparándose para la Guerra 77
La Guerra de los Diseñadores
Guerra de Maniobra contra Guerra a Caballo
Guerra

4. Una Guerra Diferente 103
Bautismo de Fuego
Lanzas contra Tanques
El Oeste no sería un Paseo

5. Blitzkrieg en Francia 129
Una Guerra de Parada y Arranque
Choque de Blindados
¿Dónde están los Británicos? Persecución y Retirada

6. Combate de Carros en Francia 155
La Llegada
Cruzando la Línea de Partida
La Batalla y su Resultado Final

7. Estira y Afloja en el Desierto 171
Zorro Muerto en Campo Raso
La Guerra Pendular

8. Batalla de Tanques en el Desierto 199
Diana y Partida
Encontrando y Fijando al Enemigo
Avance para el Contacto
Carro contra Carro
Ruptura del Contacto. Los Heridos

9. El Crisol Ruso 233
Invasión
El Fracaso de la Blitzkrieg
Crisol de Experiencia. Máquinas y Hombres

10. Retorno al Desierto 259
Nuevos Hombres
Nuevas Máquinas
Nuevo Terreno. Los Americanos

11. Combate de Carros en el Frente Oriental 293
El Área de Reunión. La Espera
Movimiento Operacional
Avance para el Contacto
Combate de Encuentro
Secuelas

12. Masa contra Tecnología 331
Preparando la Masa
Masa contra Tecnología
Creencias y Preocupaciones
Sorpresas Tecnológicas. Los «Funnies»

13. Combate de Carros en Normandía 373
De la Irrealidad a la Invencibilidad
De la Cautela al Miedo
Del Miedo al Trauma en Combate

14. Tanquistas 421
La Conjunción de Hombres y Máquinas
Los Tanquistas en la Victoria y en la Derrota
Requiem

Proscriptum: Los Veteranos Hoy 463

Agradecimientos 469
Fuentes 471
Agradecimientos Fotos 479

PERSONAJES

ALIADOS

Británicos y de la Commonwealth

Eric Allsup. Mayor[1], 8º Royal Tank Regiment[2] (RTR). Nacido en 1918. Combatió en el desierto y en Italia y percibió un creciente profesionalismo que se exasperaba con la anterior filosofía del «azotador de burros» de la caballería. «Tienes que ser bueno para sobrevivir».

Peter Balfour. Teniente de los Scots Guards [Guardias Escoceses]. Ejemplificó el creciente profesionalismo entre los tanquistas en Normandía para sobrevivir y terminar la guerra lo antes posible. Le desagradaban las SS y fue gravemente herido poco antes del final de la guerra.

James Carson. Teniente de los Welsh Guards [Guardias Galeses]. Tenía un cariñoso respeto por su tripulación, quien le enseñó todo y descubrió que la torreta del tanque era un «nivelador social». Le desagradaban los alemanes, particularmente las SS, que ejecutaron a uno de sus tripulantes, y combatió en Normandía, noroeste de Europa y, finalmente, Alemania.

Jack Clegg. Cabo, 1er regimiento Fife and Forfar Yeomanry. Jack Clegg no tenía porqué haber ido a la guerra, ya que tenía un destino seguro como instructor de artillería en el Reino Unido. Decidió servir en ultramar y

1 Grado que, en el ejército español actual, equivaldría al de comandante (n. del e.).

2 Real Regimiento de Carros. A pesar de su denominación como *Regiment* nació como un cuerpo, el *Tank Corps* (TC), en la I GM, y comprendía los diversos batallones de carros que se fueron creando durante la misma. En los años 20 se redenominó *Royal Tank Corps* (RTC) y, poco antes del inicio de la II GM, pasó a llamarse *Royal Tank Regiment* (RTR). Seguía compuesto de diversos batallones de carros pero estos pasaron a denominarse, a su vez, *Regiments*, a pesar de consevar el tamaño de batallones (n. del e.).

llegó a tiempo para la campaña del noroeste de Europa. Murió tres meses antes del final de la guerra.

Bill Close. Desoldado a Comandante de Escuadrón, 3er RTR. Nacido en 1914. Se alistó en 1933 y combatió en Calais, Grecia, el Desierto y Norte de África, Normandía y noroeste de Europa. Fue ascendido a oficial y terminó la guerra como comandante de escuadrón. Su notable experiencia abarca el marco cronológico de este libro.

Robert Crisp. Capitán, 3er RTR. Capitán recién ascendido, había probado jugar al cricket en Sudáfrica. Sirvió en Grecia, donde se formó opiniones escépticas sobre el rendimiento técnico de los carros británicos. «Los estrategas querían que el tanque se pareciera todo lo posible a un caballo», declaró.

Keith Douglas. Teniente, regimiento Nottinghamshire Sherwood Rangers Yeomanry. Nacido en 1920. Fue uno de los mejores soldados-poetas que emergieron de la Segunda Guerra Mundial. Su libro Alamein to Zem-Zem [«De El Alamein a Zem-Zem»] ofrece un evocador cuadro de la Guerra del Desierto después de El Alamein. Murió pocos días después de desembarcar tras el Día D.

Stephen Dyson. Soldado. 107 regimiento del Royal Armoured Corps[3] (RAC). Gemelo, se unió a un regimiento de carros Churchill con su hermano Tom y combatió desde Normandía hasta Alemania. Su hermano sobrevivió.

Henry de la Falaise. Teniente. 7/12 de Lanceros. Su experiencia con un coche blindado de retaguardia tipificó el caos y la confusión que caracterizó a la retirada británica hacia Dunkerque a lo largo de carreteras totalmente dominadas por la Luftwaffe en 1940.

A.F. Flatow. Mayor. 45 RTR. Comandante de escuadrón/comandante adjunto del regimiento. Oficial del Territorial Army[4] (TA) cuyo regimien-

3 Real Cuerpo Acorazado. Cuerpo de nueva creación del cual pasaron a depender las unidades de caballería mecanizada y el RTR, poco antes del comienzo de la II GM (n. del e.).

4 Ejército Territorial. Ejército formado por voluntarios no profesionales creado en 1908. El término «Territorial» significaba que sus unidades no estaban obligadas a combatir fuera de su territorio, aunque al estallar la Primera Guerra Mundial muchos de sus batallones se ofrecieron voluntarios para combatir en Francia (n. del t.).

to sufrió tales bajas en El Alamein que quedó destruido.

Bert Foord. Diseñador de tanques. Nacido en 1912. La perspectiva única de Bert Foord en el diseño de carros británicos desde su período de aprendizaje en la década de 1930 hasta su participación en el programa del Sherman Firefly pone de manifiesto lo artesanal del enfoque británico en el diseño de carros durante la Segunda Guerra Mundial. Comparó el proceso a una «carrera lenta», en contraste con la producción en masa estadounidense.

Ian Hamilton. Teniente. 22 de Dragones. Nacido en 1922. Hamilton fue comandante de una compañía de carros barreminas que desembarcó en Normandía y combatió a lo largo del noroeste de Europa hasta Alemania. Perdió a su última tripulación dos días antes del final de la guerra.

Stuart Hamilton. Teniente. 8º RTR. Combatió en las campañas del Desierto e italiana y describió vívidamente las fases de deterioro que llevan a la fatiga de combate.

Patrick Hennessey. Soldado/cabo. 13/18 de Húsares Reales. Sirvió en los primeros carros anfibios Duplex Drive (DD) que desembarcaron el Día D y, posteriormente, combatió a lo largo del noroeste de Europa con carros Sherman hasta Alemania.

Stuart Hills. Teniente. Regimiento Nottinghamshire Sherwood Rangers Yeomanry. Nacido en 1924. Ex alumno de Tonbridge y amigo de Keith Douglas. Desembarcó el Día D con carros DD y fue uno de los pocos comandantes de tropas que sobrevivieron a una guerra en la que treinta y cinco de sus oficiales murieron.

Cyril Joly. Teniente/mayor. 3er RTR. Comandante adjunto de escuadrón y posteriormente General de Brigada. Llegó a Egipto en 1940 y después escribió un impresionante relato literario de sus experiencias.

David Ling. Capitán/mayor. 44 RTR. Comandande de escuadrón. Nacido en 1915. Se alistó con conocimientos de ingeniería, habiendo sido aprendiz con coches Rover antes de la guerra. Su hermano, que

servía en la RAF, murió el día de Nochebuena de 1940. Fue licenciado con una pensión completa por minusvalía en 1943 e ingresó en un Monasterio Benedictino en 1964.

John Mallard. Teniente/capitán. 44 RTR. Nacido en 1918. Oficial del TA de preguerra que sirvió a lo largo de la campaña del Desierto y que presenció de primera mano el amargo proceso de integrar al TA en el ejército regular.

Bernard Montgomery. General, posteriormente Mariscal de Campo. Comandante del Octavo Ejército después de agosto de 1942 y arquitecto de la decisiva victoria en El Alamein en noviembre de 1942. Su complaciente creencia de que el Sherman con el cañón de 75 milímetros «bastaría» tras su introducción, condenó a los carristas británicos a enfrentarse a los panzer en Normandía y el noroeste de Europa con carros inferiores.

Richard O'Connor. Teniente General. Mandó la Fuerza del Desierto Occidental durante la victoriosa ofensiva del desierto de Wavell en 1940. Fue capturado por las fuerzas de Rommel a comienzos de 1941.

Bert Rendell. Sargento. 1er RTR. Nacido en 1912. Era un viejo soldado regular que se alistó en 1934 y estaba en Egipto cuando estalló la guerra. Franco y directo, fue un soldado efectivo y un superviviente nato.

Peter Roach. Operador de Radio. 1er RTR. Nacido en 1913. Pasó dos años en la marina mercante antes de alistarse en el ejército. Era lo bastante viejo como para desarrollar una actitud irreverente hacia la vida militar. «Como civiles, cogíamos del ejército lo que necesitábamos e ignorábamos las tonterías», decía.

Paul Rollins. Soldado. 40 RTR. Nacido en 1919. Se alistó en 1938 y combatió en la campaña del Desierto y en Italia. Tenía una baja opinión de la actuación norteamericana en Kasserine.

Jack Rollinson. Conductor de carro. 3er RTR. Nacido en 1919. Había sido conductor de ponis en la mina a cielo abierto de Worksop, Nottinghamshire y obtuvo el título de conductor de grúas. Escapó de la

cola del paro cuando fue reclutado en 1940 y combatió en Calais. Sospechaba que el ejército tenía una baja opinión de los conductores.

Michael Trasenster. Teniente. 4/7 de Dragones de la Guardia Real. Nacido en 1923. Desembarcó el Día D con carros DD y fue uno de los pocos comandantes de carro originales en Normandía que completaron la campaña del noroeste de Europa y acabaron la guerra en Alemania. Percibió el firme deterioro que llevaba a la fatiga de combate. Se dio cuenta de que las deficiencias del Sherman podían ser superadas si se empleaban el ingenio y la astucia.

Peter Vaux. Teniente. 4º RTR y oficial de estado mayor (inteligencia). Combatió en Arras en 1940 y fue gravemente herido en el desierto.

Jack Wardrop. 5º RTR. Nacido en 1919. Un «soldado de soldados» que tenía mucho interés en actividades al aire libre, en explorar y en nadar junto con una pasión por todas las cosas mecánicas. Su padre fue ingeniero. Se alistó en 1937 y ascendió de soldado a sargento y luego fue degradado a soldado de nuevo. Fue altamente respetado como un soldado motivado y profesional. Murió en acción durante los últimos días de la guerra.

Peter Watson. Cabo. 2º RTR. Nacido en 1918. Se alistó en 1939, empezando como conductor/operador de radio y graduándose, más tarde, como comandante de carros. Sirvió en Francia en 1940, después en Egipto en 1941 y, posteriormente, en Extremo Oriente. Era un poco escéptico con respecto a los oficiales. Después de la guerra, trabajó en el gobierno local.

Archibald Wavell. General. Comandante en jefe del Oriente Medio en El Cairo durante la victoriosa ofensiva contra el Ejército Italiano en 1940. Mandó las menos exitosas Operaciones **Brevity** y **Battleaxe** hasta que fue relevado de su mando en el desierto y enviado a la India.

Andrew Wilson. Teniente. 141 regimiento del RAC. Comandante de un escuadrón de carros lanzallamas Churchill «Crocodile». No comprendía porqué los alemanes ejecutaban a los tripulantes de carros lanzallamas hechos prisioneros en Normandía. Combatió en el noroeste de Europa hasta Alemania.

Allan Wollaston. Sargento/sargento mayor. 3er RTR. Nacido en 1917. Wollaston procedía de una larga dinastía de soldados que sirvieron en el ejército regular. Virtualmente, todos los miembros masculinos de su familia estaban en el ejército. Experimentó dos evacuaciones antes de llegar al Desierto Occidental, en Dunkerque y en Grecia.

Norteamericanos

BeltonCooper. Capitán,Oficial de Armamento de la 3ª División Acorazada Norteamericana. Cooper experimentó de primera mano la incapacidad de las dotaciones de los Sherman para enfrentarse a los más pesados panzer alemanes en Normandía y Alemania. Su experiencia en la recuperación de tanques constituye una auditoría de las consecuencias humanas y técnicas de la decisión aliada de oponer la producción en masa de tipos inferiores de tanques frente a la superior calidad alemana.

J. TedHartman. Conductor de carro de la 11 División Acorazada Norteamericana. Llegó a Europa como conductor de carro novato a tiempo para la Batalla de las Ardenas y combatió hasta Alemania, ascendiendo finalmente a comandante de carro.

Rusos

VladimirAlexeev. Teniente.Comandante de un carro T-34 en el 5º Ejército de Carros de la Guardia. Combatió en las batallas de Stalingrado y Kursk y participó en el asalto final sobre Alemania. Era un miembro convencido del Partido Comunista, que se sustentaba en su filosofía de que «solamente se vive una vez».

AnatolyKozlov. Teniente.5ºEjército de Carros de la Guardia. Nacido en 1922. Combatió en las batallas de Stalingrado y Kursk y tomó parte en el avance sobre Alemania. Apreció el grado hasta el cual el miedo a los Comisarios influyó en la vinculación emocional que sentían los tripulantes de carros en el frente y el impacto decisivo de los vehículos del programa de Préstamo y Arriendo en la movilidad del ejército de carros soviético.

POTENCIAS DEL EJE

Alemanes

LudwigBauer. Teniente. 33 Regimiento Panzer. Nacido en 1920. Sirvió en el mismo regimiento durante un notable período que va desde la invasión de Rusia hasta Kursk y desde Normandía y el noroeste de Europa hasta Alemania. Utilizó sus proverbiales nueve vidas al ser alcanzado en nueve ocasiones, perdiendo amigos cada vez, la última, irónicamente, por

fuego amigo. Sufrió graves quemaduras y fue condecorado con la Cruz de Caballero.

Hans Becker. Sargento. 12 División Panzer. Cambió su uniforme de conductor por el negro de los panzer antes de la ocupación de Checoslovaquia. Combatió en Polonia y fue capturado en Rusia.

Winrich Behr. 3er Batallón de Reconocimiento. Un confiado comandante de panzer que afirmaba que «los carros británicos no son buenos contra nuestros panzer».

Otto Carius. Teniente. 502 Batallón Pesado Panzer. Nacido en 1922. Ascendió desde tripulante de un 38t checoslovaco a comandante de una compañía de Tiger y, posteriormente, de una unidad de Jagdtiger, sirviendo en Rusia y en el noroeste de Europa. Altamente experimentado y poseedor de la Cruz de Caballero, tenía una baja opinión de la capacidad de los carros norteamericanos y le amargó perder la guerra.

Karl Drescher. Suboficial. 116 Batallón de Reconocimiento. Experimentó el cinismo que afligió a las tropas panzer que intentaban vanamente parar el avance aliado mientras los civiles alrededor insistían en rendirse.

Hermann Eckardt. Sargento. 8º Regimiento Panzer. Nacido en 1920. Una notable experiencia. Combatió toda la campaña del Desierto con el Afrika Korps, escapó de Túnez en 1943 y sirvió el resto de la guerra en un batallón de **Sturmgeschütz** (cañones de asalto) durante las retiradas desde Rusia, a través de Polonia y, finalmente, Alemania. Fue condecorado con la Cruz de Caballero y herido defendiendo el último obstáculo fluvial antes de Berlín.

Karl Fuchs. Sargento. 7ª División Panzer. Nacido en 1917. Su experiencia única de artillero a comandante de un carro ligero checo 38t es típica del fervor idealista de los primeros días del arma panzer. Murió a las afueras de Moscú en 1941 antes de la desilusión de la derrota.

Heinz Guderian. General. Comandante de ejército panzer e Inspector General de las Tropas Panzer. Nacido en 1888. Guderian fue el «padre» del arma panzer y probó sus capacidades como comandante de cuerpo y de ejército durante las campañas francesa y rusa de 1940-1941. Fue relevado del mando después de la primera contraofensiva de invierno rusa pero

fue reincorporado como Inspector General de las Tropas Panzer en 1943.

Kurt Hoehne. Teniente Doctor. Comandante de Artillería Antiaérea de 88 milímetros de la Luftwaffe. Estudió medicina tropical en la Universidad de Tübingen, logrando el doctorado, y fue luego reclutado por la Luftwaffe. Se presentó voluntario para los paracaidistas y cambió su puesto como doctor en el Afrika Korps para ser comandante de cañones antiaéreos de 88 milímetros.

Hans von Luck. Teniente/Coronel. 7ª y 21 Divisiones Panzer. Nacido en 1911. Procedía de una familia de militares prusianos pero detestaba la instrucción. Se sintió decepcionado al ser enviado a una unidad motorizada, pues prefería la caballería, aunque disfrutaba de los coches rápidos. Su opinión de los británicos era que «nos comprendíamos mutuamente». Combatió en Polonia, Francia y Rusia. Su euforia inicial fue atemperándose y dando paso a un sereno juicio. En Normandía, era ya claramente consciente de la escala de la superioridad material aliada.

Kurt Meyer. Soldado/Oberführer[5]. 1ª y 12 Divisiones Panzer SS. Un nazi convencido que combatió en Polonia, Francia, Rusia y Normandía, siendo finalmente nombrado comandante de la División Hitlerjugend (Juventudes Hitlerianas) en Normandía. Fue acusado de crímenes de guerra por la masacre de Malmedy durante la batalla de las Ardenas.

Erwin Rommel. Teniente General, posteriormente Mariscal de Campo. Nombrado comandante del Afrika Korps tras distinguirse como comandante de la 7ª División Panzer, una de las primeras unidades en alcanzar la costa del Canal de la Mancha durante la campaña de 1940.

Joachim Schorm. Teniente. 5º Regimiento Panzer. Un comandante de compañía panzer que estuvo en acción dentro de su panzer durante veinticuatro horas seguidas.

Wilhelm Wessel. Teniente. Artista bélico. Produjo un libro de fascinantes acuarelas que reflejaban la vida diaria en el Afrika Korps.

5 Rango de las SS equivalente, aproximadamente, al de teniente coronel o general de brigada (n. del e.).

Italianos

Coglitore. Teniente. 12º Regimiento Bersaglieri, fue testigo de «hasta qué punto el cuerpo humano puede ser mutilado» en combate.

PaoloColacicchi. 10º Ejército italiano, experimentó la primera ofensiva del desierto de Wavell.

INTRODUCCIÓN

Desierto Iraquí, 28 de Febrero de 1991

Mi primera visión de un tanque estallando me dejó atónito. Era febrero de 1991: la Primera Guerra del Golfo.

El campo de batalla nos pertenecía y, tal y como había leído en muchas narraciones de la Segunda Guerra Mundial, «reventábamos» sistemáticamente los tanques iraquíes abandonados para dejarlos totalmente inservibles. El fogonazo y el humo de la explosión y después el retumbante «crump» precedía a la onda expansiva. Una torreta saltaba del casco para mantenerse por un momento sobre un extremo, con el sobresaliente tubo del cañón sosteniéndola como si fuera un gigantesco saltador[6], antes de derrumbarse. Las llamas se proyectaban rugientes a veinticinco metros de altura como si se tratara de un lanzacohetes invertido. Un momento después, la torreta volteada también se incendiaba entre silbidos y crepitar cuando el propelente de los proyectiles apilados en su interior vomitaba fuego. Proyectiles aulladores volaban en todas direcciones y el aire por encima y alrededor se llenaba de silbante y veloz chatarra. Durante veinte minutos nos quedábamos clavados en tierra.

Esto era la guerra en el desierto. Había leído sobre ella durante mis tediosos años de servicio en Alemania, pero nunca creí que fuera a experimentarla.

Durante toda la primera Guerra del Golfo mantuve un diario de operaciones. Resultaba una verdadera disciplina que iluminaría investigaciones históricas posteriores. Leyendo los diarios de otras personas me daba cuenta de la esencia de verdad que había en ellos. Mis experiencias no se parecían en nada a las que describía el soldado poeta Keith Douglas en *Alamein to Zem Zem*, en las que cada uno de sus días podría muy bien haber sido el

6 Bastón saltador, «pogo stick» en el original. Juguete que consiste en un bastón con un muelle en un extremo que se utiliza para dar saltos (n. del t.).

último. Nunca fue así en el Golfo en 1991, pero a partir de entonces descubrí que podía reconocer retazos de autenticidad en los relatos de primera mano, diarios y entrevistas que leía de otras campañas.

Con sus asombrosos contrastes de color y de atmósfera se diría que el vasto y remoto desierto, de algún modo, anula el impacto de la guerra. Como observó un veterano italiano de la Segunda Guerra Mundial, no hay casas y pocos testigos civiles. Y, aún así, la capa de civilización sigue siendo peligrosamente fina. Los tanques de los ingenieros americanos que iban por delante de nosotros emplearon sus bulldozers para enterrar en sus trincheras a los servidores de piezas antitanque iraquíes, lo que fue descrito en nuestros países como una conducta desproporcionada y repugnante para los telespectadores de los canales veinticuatro horas. Del mismo modo, en 1941 el comandante de un tanque británico fue amonestado por su indignada tripulación cuando ordenó dar marcha atrás para sepultar en sus trincheras a unos artilleros antitanque del AfrikaKorps. Pero, habiendo experimentado ya el horror visceral del impacto de un antitanque, no quiso dejar nada al azar.

El disparar a tripulaciones de carros que escapaban de tanques destruidos ocurrió muy raramente durante la Guerra del Golfo. La abrumadora superioridad de alcance llevaba a darse cuenta de que martillear las torretas con fuego de ametralladora –como si se repicase en una puerta– suponía una invitación suficiente para que las irremediablemente superadas tripulaciones de carros iraquíes los evacuasen antes de que llegase el proyectil mortal. Pero no todas las acuciadas tripulaciones de carros podían permitirse ser caballerosas en enfrentamientos de gran movilidad. Durante la campaña en África del Norte las tripulaciones británicas y de los panzer ametrallaban a los supervivientes de forma rutinaria, pues resultaba arriesgado permitir a adversarios técnicamente competentes vivir para combatir otro día. Cualquier cosa que prolongase el conflicto retrasaría la vuelta a casa. El comportamiento civilizado puede ser corrompido muy rápidamente. Como nos explicó un comandante del desierto durante la Guerra del Golfo, existe una muy fina línea divisoria entre, simplemente, retirar a los caídos artículos de valor militar, tales como binoculares, y robar a los muertos.

El espectáculo de la guerra es mencionado con frecuencia en este libro. El escenario panorámico del desierto, con el polvo de masivas columnas blindadas en marcha reduciendo el sol al esbozo de una difusa luna, produce imágenes indelebles. Las negras y humeantes carcasas de tanques, oxidadas como si llevasen allí cientos de años en lugar de horas, tenían el aspecto de fotografías de los campos de batalla del desierto de la Segunda Guerra Mundial. Enormes columnas de humo contrastaban vivamente

con un cielo azul cobalto, produciendo una vista cinematográfica, solo malograda por la chatarra retorcida y por los lastimosos cuerpos desperdigados por el camino.

Resulta excepcionalmente difícil reproducir el hedor de la guerra pero la mayoría de relatos de veteranos aluden a él en algún momento. El olor es físico en su acritud y provoca una sensación de podredumbre que acaba por deprimir. Sesenta años después de desembarcar el día D, mi padre me confesó que todavía sentía náuseas cuando percibía el olor del diesel, pues había estado flotando entre cadáveres que eran arrastrados por el mar hasta la playa. Desde la Guerra del Golfo he tenido un problema con el olor de la carne podrida, un hedor molesto y empalagoso que parece que nunca he conseguido arrancar de mis uniformes del desierto.

Para el 28 de febrero de 1991 estábamos 320 kilómetros en el interior de Irak, en el borde de una humeante bolsa de blindados iraquíes destruidos. Después de cuatro intensos días el cielo era de un gris apagado con una bruma grasienta a nivel del suelo. Resultaba un alivio el que uno pudiera mesurar el futuro. Volé en un helicóptero con el teniente general Franks, comandante del VII Cuerpo estadounidense, para un último reconocimiento de fin de guerra, y aterrizamos entre un grupo de carros Abrams en el desierto de color pardo sucio. El cielo, manchado por el humo de pozos de petróleo ardiendo, tenía una tonalidad marciana, de un naranja como de otro mundo.

Tanquista experimentado, el general se acercó para conversar con las tripulaciones. Estaban tiznados de carbón de sus trajes NBQ, los cuales estaban comenzando a deshacerse debido al calor. Los rostros estaban cubiertos de mugre debido al combate en las torretas, y las líneas de arrugas y las patas de gallo alrededor de los ojos se acentuaban. El general quedó extrañamente afectado por su conversación con los tanquistas. Había envejecido visiblemente durante los cuatro días pasados dirigiendo los combates, pugnando entre preservar vidas y aplastar unidades blindadas iraquíes. Mi diario me recordó el incidente: «…charla con los tripulantes de carros dejó al general algo afectado emocionalmente». Toda la escena era punzante, con el marco de fondo del humo negro que ascendía lánguidamente de un vehículo que ardía en segundo plano.

Las tripulaciones de tanques no son diferentes a las de aviones en lo que se refiere a que ambos roles están relacionados con el impacto de la máquina sobre el ser humano. Por otro lado, los aviadores pasan, en cuestión de minutos, de la tumbona al combate embrutecedor, para después volver a dormir en sus lechos. Los tanquistas viven con las privaciones físicas y la tensión mental del combate inminente. La tecnología tiene un papel vital, como también lo tienen la velocidad de reacción y la cohesión

de la tripulación, en lo que respecta a las perspectivas de supervivencia de ambos. Las personas de este libro aguantaron dentro de una caja de metal cerrada, asfixiante y ruidosa, temiendo ser alcanzados y quemados vivos por un enemigo al que no podían ver. Dominado por consideraciones mecánicas, su medio terrestre hace de estos soldados un grupo diferente al resto.

Son los tanquistas.

1

GÉNESIS

EL TANQUE «MADRE»

A mediados de 1916 el Frente Occidental sobre el Somme irradiaba amenaza. Bajo el humo y la polvareda flotante del día y el traqueteo cacofónico de sonidos y destellos de la noche había un paisaje devastado que los ejércitos enfrentados eran incapaces de franquear. En el día más negro del Ejército Británico perecieron allí 57.470 hombres[7]. Treinta y dos de sus 129 batallones implicados en la acción perdieron más de 500 hombres cada uno. El Somme resumía el estancamiento de dos años perdidos. Al final del primer mes las bajas ascendían a 90.000 hombres, alcanzando 1,2 millones en noviembre[8]. Los soldados que se reunían en las áreas de concentración antes del siguiente frenesí de actividad comprendían instintivamente que no vivirían mucho.

Dos meses después del inicio de la batalla el tiempo se mantenía muy cálido. Un soldado recordaba estar en las filas de carros del área logística y de concentración antes de partir para primera línea. Había «unos cuantos de nosotros», recordó, y entonces «alguien vino y dijo, «la guerra está acabada». «¿Eh?» fue la respuesta, «baja una media milla [unos 800 metros], mira el campo que hay allí y lo verás». No quería decirnos el porqué. Finalmente acabamos por ir allí y nos encontramos con una considerable multitud. Allí había tanques, cosas que nunca habíamos visto ni de las que habíamos escuchado hablar»[9].

Estaban contemplando un monolito de metal que desafiaba toda descripción. El infante Ernest Ford, de veinte años de edad, vio lo que parecían «coches cubiertos de planchas de blindaje y con orugas de tractor, «tanques» como descubriríamos más tarde». Robbie Burns, del 7º de

7 Algunas fuentes dan esa misma cifra pero como la de bajas totales de ese día, es decir, incluyendo a muertos, heridos, prisioneros y desaparecidos (n. del e.).

8 Bajas citadas en p. 113 y 116 *Great Battles of the British Army*, ed. D. G. Chaundler y p. 156 *Great Battlefields of the World*, J. Macdonald.

9 *The Great War*, BBC TV, Parte 13 *The Devil is Coming*, Agosto 1964.

Cameron Highlanders se encontraba en su trinchera soportando fuego de artillería cuando, «escuché ese brrrrr»y pensó «¿qué demonios es ese ruido? Es cada vez más y más alto». Él y sus hombres treparon sobre el parapeto, como hicieron también los alemanes de enfrente, y lo vieron pasar con cinco o seis soldados con las bayonetas caladas protegiéndose apelotonatos tras él. «No sabíamos para qué servían, pensamos que tal vez para arrancar alambradas». El batallón de Norman Dillon, de 20 años de edad, del 14 regimiento de Fusileros de Northumberland, estaba esperando la señal para atacar el pueblo de Flers. «Era una noche de mierda», recuerda, con proyectiles, algunos con gas, silbando sobre sus cabezas cuando, delante de él y de su sargento, «un extraño objeto se arrastró sobre el fango y allí estaba. El primer tanque en acción»[10].

H. G. Wells había escrito un relato de ciencia ficción sobre The Land Ironclads [«Los Acorazados Terrestres»] que apareció en la revista inglesa Strand en 1903. The Time Machine [«La Máquina del Tiempo»], de 1895, y The Invisible Man [«El Hombre Invisible»], de 1897, lo habían consagrado como el maestro indiscutible del género de la ciencia ficción. Describió máquinas de guerra de 25-30 metros de longitud con troneras desde las cuales disparaban fusiles semiautomáticos. No tenían ni grandes cañones ni ametralladoras y, pese a la invención del motor de explosión en 1885 por parte de Gottlieb Daimler, las ruedas de Wells, de tres metros de diámetro y protegidas por un faldón de acero, eran propulsadas a vapor. Esas cajas metálicas de combate con forma de rombo que ahora avanzaban torpemente a través de las trincheras del Frente Occidental, tenían cadenas que rodeaban un casco coronado con una estructura de rejillas antigranadas. Torretas giratorias fijadas a barbetas en sus flancos les daban el aspecto de acorazados de tierra. Bert Chaney, del 7º Batallón London Territorial, les llamó «monstruos mecánicos como los que nunca habíamos visto antes»[11]. El «Big Willie» [«Gran Willie»] había pasado de concepto en la mesa de diseño al taller de fundición en menos de diez semanas y ahora, el 15 de septiembre de 1916, entraba en acción en Flers.

La descripción del conductor de tanque Archie Richards de esta acción fue más surrealista que las primeras narraciones de Wells. «El mes de septiembre de aquel año fue caluroso, y la peste –oh– el hedor era terrible, terrible», recordó al ser entrevistado en los años noventa. «Brazos y piernas y cuerpos en descomposición sobresalían de las trincheras». Se habían visto obligados a avanzar por un terreno sembrado con los cadáveres de soldados muertos hacía tiempo, durante ataques fracasados de tropas ca-

10 *Britain's Last Tommies*, Richard van Emden, p. 192 y p. 189.

11 Citado en *How it Happened. World War I*. Ed. J. E. Lewis p. 232.

nadienses, australianas y coloniales; la macabra firma de las tácticas de punto muerto. «Teníamos que pasar sobre las viejas trincheras, sobre los cuerpos y todo lo demás». El hedor levantado por las orugas de los tanques impregnaba incluso el asfixiante olor a aceite caliente y cordita quemada del compartimento de la tripulación. «Esperaba que la guerra fuera horrible, pero la estaba viendo en su forma más cruda»[12], observó.

Los alemanes no tenían ni idea de lo que estaba sucediendo. El día del ataque la compañía de infantería de Westfalia del Leutnant[alférez]Otto Schulz estaba acantonada en una escuela cerca del pueblo de Marval. «Habíamos escuchado rumores de una nueva arma aliada y nuestra inteligencia nos había enviado informes sobre un vehículo que se creía que estaba siendo fabricado en ciertas factorías francesas». Schulz, un oficial alto, austero y correcto, escrupuloso con su aspecto, optó por no compartir esta información con la tropa. En los jerarquizados y clasistas ejércitos europeos de comienzos del siglo XX no era fácil que se hablase de tales detalles. La compañía fue alertada y enviada hacia Flers para contener la situación, cada vez más tensa. «Pero cuando vimos el primer tanque de verdad no se parecía a nada que hubiéramos imaginado»[13], remarcó.

«Eran grandes cosas de metal, con dos trenes de rodaje de oruga que rodeaban el cuerpo», fue la descripción que hizo Bert Chaney. Pero parece ser que eran un arma de doble filo. Tres tanques estaban avanzando a través de las posiciones del 7º Batallón LondonTA.Habían pasado por encima de las trincheras británicas, «desmoronando los lados de nuestra propia trinchera, con sus ametralladoras rotando de un lado a otro y disparando como locos». El oficial que les comandaba lanzó una lluvia de furiosos golpes contra el flanco de uno de ellos con su fusta de mando, intentando hacer que pararan. Nadie sabía qué eran, excepto que eran británicos. «Había una protuberancia a cada lado con una puerta en ella», observó Chaney «y ametralladoras en soportes rotatorios asomaban a ambos lados». El rugido de los motores y el humo del tubo de escape que escupía desde su parte superior le hacían asemejarse a una ballena varada. Hasta donde pudo ver Chaney, «un motor de gasolina de enormes proporciones ocupaba, prácticamente, todo el espacio interior». Avanzaba, «enloqueciendo de miedo a los Jerries[14]yhaciéndoles escapar como conejos asustados», recordó Chaney[15].

La primera visión que tuvo el LeutnantOttoSchultzde sus surrealistas

12 Van Emden, p. 190.

13 Citado por J. Foley *The Boilerplate War*, p. 15.

14 *Jerries*. Uno de los motes con los que los britá nicos llamaban a los alemanes durante las dos guerras mundiales (n. del t.).

15 Lewis, p. 232.

asaltantes fue la de un solitario tanque, posado indefenso en terreno abierto. La observación con binoculares reveló que una de sus cadenas había sido volada por fuego de artillería. Dos de sus secciones de infantería de Westfalia recibieron orden de aproximarse y atacar con granadas a la cosa, pero un constante y certero fuego de ametralladora les impidió acercarse lo suficiente como para lanzarlas[16].

Un servidor de ametralladora alemán que martilleaba las cajas de metal con constante repicar de balas dijo, «no conseguíamos nada contra los tanques excepto hacer saltar chispas». Eso era desconcertante pues, hasta entonces, la ametralladora había sido la reina de la tierra de nadie. Algunos de los tanques estaban, para entonces, grotescamente festoneados de restos de alambre de espino, normalmente invulnerable al fuego de artillería, y ello aumentaba su terrorífica apariencia. Parecían rasgarlo con desenvoltura, una tarea que, hasta entonces, suponía elevados esfuerzos en acciones preparatorias y alto coste en vidas. «Uno se quedaba pasmado mirando como si hubiera perdido la movilidad de sus extremidades», se sabe que dijo un prisionero de guerra bávaro. «Los grandes monstruos se acercaban a nosotros lentamente, dificultosamente, tambaleándose, oscilando, pero siempre avanzando». Otto Schultz, después de comprobar cuán totalmente ineficaz era su infantería contra semejantes máquinas, supo que había habido una ruptura en Flers. «Alguien gritó, «¡que viene el demonio!»», dijo el prisionero de guerra bávaro, y el grito se extendió por toda la línea».

«El pánico se transmitió como una corriente eléctrica», informó otro infante alemán al describir su primer encuentro con un tanque, «pasando de hombre a hombre a lo largo de la trinchera». Algunos combatieron y otros huyeron. «Cuando las cadenas de los tanques pasaron por encima de nuestras cabezas, los hombres más valientes salieron a nivel del suelo para lanzar contraataques suicidas, arrojando granadas a los techos de los tanques o disparando y apuñalando por cualquier mirilla que estuviera a su alcance». Como ya había ocurrido con los fútiles ataques de la infantería de Schultz, «unos fueron abatidos o aplastados, mientras que otros levantaron las manos para rendirse aterrorizados o se escabulleron por las trincheras de comunicación hacia la segunda línea»[17].

Los conductores tenían comprensibles reparos con respecto a pasar

Los conductores tenían comprensibles reparos con respecto a pasar

por encima de cadáveres. El tanque Dolly, del Second Lieutenant [alférez] Vic Huffam, circuló por la calle principal de Flers, que estaba reducida «total-

16 Foley, p. 15-16, 23-24.
17 Citado por G. Dyer, *War*, p. 87.

mente a escombros». La calle «era una masa de cuerpos y ladrillos». De vez en cuando detenían el tanque y Huffam intentaba descubrir un camino por entre los cuerpos, pero con frecuencia se veía obligado a volver al interior del tanque debido a la intensidad del fuego de artillería. Finalmente, admitió, «tuve que dejarlo correr», y le dijo a su conductor Archer que continuara. «Se sintió muy mal cuando le di la orden de avanzar sobre esos cuerpos, pero no había mucho más que se pudiera hacer»[18]. Ochenta años después del suceso, Archie Richards, que conducía otro tanque, admitió: «no podías escoger por donde pasar. Si caían en tu camino tenías que pasar por encima de ellos. Nunca desviábamos los tanques por nada excepto por objetivos»[19].

Los observadores que estaban viendo por primera vez a aquellas máquinas pensaron que eran invencibles. Hasta entonces ninguna máquina de guerra había demostrado movilidad suficiente como para cruzar la tierra de nadie y enfrentarse con el enemigo en su terreno al tiempo que proporcionaba a la tripulación protección contra las balas de ametralladora y los peores efectos del fuego de artillería. Cincuenta tanques participaron en la batalla de Flers-Courcelette del 15 de septiembre de 1916, pero sus desempeños fueron desiguales. Solo treinta y dos alcanzaron el punto de partida, de los cuales treinta se pusieron en marcha. Nueve avanzaron por delante de la infantería y causaron pérdidas considerables al enemigo; otros nueve quedaron rezagados pero hicieron un buen trabajo de limpieza de posiciones. Durante el día, cinco quedaron atascados y nueve se averiaron a causa de problemas mecánicos. Solo veinte, es decir, apenas un cuarenta por ciento de la fuerza, llegaron a entrar en contacto con el enemigo y entablar combate[20].

Lo que las cifras no consiguen transmitir es el enorme impacto moral y emocional de un sistema de armas que parecía ser capaz de superar el impasse de la tierra de nadie. Los titulares de la prensa aliada anunciaron triunfantes el suceso, proclamando que un «diplodocus triunfante», un gran «Jabberwock[21] con ojos de fuego» y «Dreadnoughts[22] terrestres» habían asestado golpes demoledores al enemigo. Pocos adjetivos hacían justicia al

18 Foley, p. 18.

19 Van Emden, p. 192.

20 J. P. Harris, *Men, Ideas and Tanks*, p. 65 y A. J. Smithers, *A New Excalibur*, p. 75.

21 *Jabberwock* es una palabra inventada por el autor Lewis Carroll para describir a un monstruo alado, semejante a un dragón, que protagoniza el poema *Jabberwocky,* publicado en su famosa obra *A través del espejo y lo que Alicia encontró allí* (n. del t.).

22 «*Dreadnought* terrestre» hace referencia al acorazado *Dreadnought* cuya entrada en servicio en 1906 con la Armada Británica supuso un avance tan importante que dejó anticuados a todos los acorazados existentes hasta entonces. De hecho, después de su entrada en servicio, se hablaría de acorazados tipo «*Dreadnought*» y «pre-*Dreadnought*». Al hacer referencia a un «*Dreadnought* terrestre» la prensa aliada remarcaba el carácter revolucionario de la nueva arma (n. del t.).

extraño suceso. Un corresponsal, refiriéndose al yermo pantanoso del Frente Occidental, habló de «criaturas ciegas emergiendo del cieno primigenio». Archie Richards detuvo su tanque, dotado de cañones en ambos lados, sobre una trinchera alemana. «Nunca antes habían visto nada parecido a un tanque», recordó «y cuando vieron que estábamos armados con pequeños cañones y con ametralladoras, se rindieron de inmediato». Se pudo ver la silueta de algunos de los ametralladores alemanes recortándose contra el cielo con sus armas al hombro, «corriendo hacia sus líneas como alma que lleva el diablo»[23].

Los infantes de ambos bandos contemplaban las nuevas máquinas con temeroso desconcierto. ¿Qué eran esas cosas? Bert Chaney observó, con el 7º Batallón LondonTA, cómo cuatro hombres emergían de una de las máquinas que había quedado atascada contra el tocón de un árbol. Mientras la batalla rugía a su alrededor salieron, «estirándose, rascándose la cabeza para después caminar lenta y pausadamente alrededor de su vehículo, inspeccionándolo desde todos los ángulos y, aparentemente, conferenciando entre ellos». Irradiaban un aire de clínico distanciamiento, totalmente extraños a los infantes inmersos en las miserias físicas de la vida en las trincheras. El nuevo tipo de soldados, los tanquistas, hicieron gala entonces de una arraigada costumbre con la que todos podrían identificarse. «Después de permanecer de pie unos minutos, pareciendo estar algo perdidos, con toda calma sacaron del interior del tanque un hornillo Primus[24] y, protegiéndose del fuego enemigo tras un lado del tanque, se sentaron en el suelo y prepararon té». Después de todo, eran humanos. Pero, ¿qué clase de hombres eran? ¿De dónde habían salido? Bert Chaney vio que «en lo que a ellos concernía, la batalla había finalizado».

La génesis de tales máquinas se halla en el estancamiento que había habido en el Frente Occidental desde la primera batalla de Ypres, en 1914. Los avances alemanes fueron detenidos pero las ofensivas aliadas fracasaron también. Kilómetros de trincheras enfrentadas, erizadas de barricadas de alambradas y dominadas por las ametralladoras y la artillería, se extendían desde Nieuport, en la costa belga, hasta Suiza. Las terribles cifras de bajas eran la prueba de la total superioridad de la defensa sobre el ataque. Un oficial de los reales ingenieros, el teniente coronel Ernest Swinton, presentó el 1 de junio de 1915 un documento al Cuartel General Central abogando por el empleo de «destructores blindados con ametralladoras para superar el impasse». Estos consistirían en «tractores de gasolina sobre

23 Van Emden, p. 192.

24 Hornillo de queroseno portátil inventado a finales del siglo XIX por el ingeniero sueco Frans W. Lindqvist (n. del t.).

el principio de orugas», y estarían «blindados con planchas de acero reforzado a prueba de balas alemanas de núcleo de acero, perforantes e invertidas[25], y armados con, digamos que dos Maxims y un cañón de dos libras». La idea era entablar combate con las ametralladoras enemigas en condiciones ventajosas. La tecnología del momento permitía alcanzar parte de los requerimientos señalados.

El motor de explosión se había desarrollado hasta tal punto que podían obtenerse más de cien caballos de potencia con una planta motriz relativamente compacta. Las orugas ya se usaban comercialmente, en concreto por la firma norteamericana Holt, que producía tractores agrícolas. De hecho, una versión montada sobre orugas ya estaba siendo empleada en Francia por la Real Artillería como tractor de cañones pesados. Los coches blindados eran empleados por ambos bandos pero no eran aptos para las enfangadas trincheras del Frente Occidental. Resultaba ahora necesario progresar en el desarrollo de un prototipo convincente que cumpliera con las especificaciones acordadas. El teniente coronel Maurice Hankey, el influyente secretario del Comité de Defensa Imperial, estaba de acuerdo con la conjetura de Swinton de que era posible superar el punto muerto de las trincheras mediante el uso militar del tractor de orugas de Holt. Entregaron un documento conjunto al WarOffice[ministeriodeguerra] el día de San Esteban[26] de 1914, el cual suscitó una breve e irónica nota. «Si el autor de este documento descendiera del reino de la fantasía a la región de la dura realidad», afirmaba, «se ahorraría una gran cantidad de tiempo y trabajo valiosos»[27].

No obstante, el documento llamó la atención de Winston Churchill, Primer Lord del Almirantazgo, que vio el mérito de las ideas de Swinton y asignó los fondos necesarios para pagar su desarrollo. Se formó un comité para los Landships[28].

Hacia junio de 1915 se emitió un requerimiento para una máquina armada con dos ametralladoras y un cañón ligero de tiro rápido, tripulada por diez hombres, y capaz de atravesar terreno quebrado y alambradas. Era necesaria una velocidad máxima no inferior a 4 millas [6,44 km] por hora en terreno llano, con capacidad para giros cerrados y marcha atrás.

25 La bala invertida (*reversed bullet*, en el original) fue uno de los primeros intentos alemanes de potenciar el poder de penetración de los fusiles de infantería contra el blindaje enemigo. Se diferenciaba del cartucho normal en que la bala estaba montada con la punta hacia dentro y tenía una mayor carga propulsora (n. del e.).

26 «Boxing Day» en el original, es decir, el 26 de diciembre (n. del t.).

27 Citada en *The Tank Story*, K. Macksey, *History of World War I* de Purnell, Vol. 4, p. 1638.

28 «Buques terrestres» (n. del t.).

La máquina tenía que superar parapetos de tierra de cinco pies [metro y medio] de altura y zanjas de ocho pies [dos metros y medio] de anchura. En resumen, tenía que ser capaz de atravesar trincheras bajo fuego enemigo y operar hasta un radio de veinte millas [treinta y dos km]. El contracto del proyecto fue adjudicado el 24 de julio a la fábrica de William Foster de Lincoln.

Los componentes fueron identificados y reunidos. La potencia motriz la proporcionaría un motor Daimler de 105 caballos ya existente, apenas suficiente para propulsar la masa de blindaje requerida pero que, al menos, ya estaba en producción. Las planchas del blindaje y las ametralladoras ya estaban disponibles, y la armada ofreció suficientes cañones de 6 libras y munición como para cubrir el requerimiento del cañón ligero. Quedaban dos problemas: la forma de la caja de metal que albergaría los componentes y dónde encontrar una oruga capaz de soportar el sobrepeso y resistir el desgaste al cual la someterían los Landships.

A las tres semanas de haber recibido la orden de desarrollo, comenzaron los trabajos en un prototipo, creándose una caja de metal con cadenas a la que se bautizó como LittleWillie[«Pequeño Willie»]. El genio de la mecánica, mayor Walter Wilson, resolvió los problemas de LittleWillie:tracción insuficiente, excesivo peso en la parte superior, y mínima elevación sobre el suelo.

Ernest Swinton, tras contemplar una maqueta a tamaño real del modelo de Wilson, escribió:

> Aun siendo ingeniero, me llevó varios minutos evaluar el objeto a corta distancia. Sus características más llamativas eran su curiosa forma romboidal o más bien de pastilla, su morro respingón y el hecho que sus cadenas rodeaban todo el casco en lugar de estar enteramente por debajo de él… Sentí que lo que veía ante mí ---– aunque solo en madera– eran mis ideas y mis expectativas hechas realidad[29].

Las largas cadenas harían que ese vehículo de torpe apariencia pudiera trepar y salvar trincheras anchas. Su altura hizo que se abandonase cualquier idea de torreta giratoria. En lugar de ello, los cañones irían montados en salientes o casamatas situados a ambos lados del casco. Incluso la debilidad inicial de las cadenas fue superada por la producción de un nuevo tipo más ligero de plancha de acero prensado. Este primer modelo, Mother [«Madre»], se convertiría en BigWillie[«GranWillie»], un vehículo de combate viable. Mothercirculóporprimera vez el 16 de enero de 1916.

29 Citado en *The Royal Tank Regiment*, G. Forty, p. 13.

Tan secreto era este proyecto que los trabajadores de Tritton[30] no recibieron las insignias de guerra que hubieran demostrado que estaban realizando un trabajo de importancia nacional, lo cual llevó a que algunas mujeres de excesivo celo patriótico les enviasen plumas blancas como símbolo de cobardía. Se organizó una demostración práctica con gran secreto en la finca del Duque de Salisbury, Hatfield Park, para el 2 de febrero. Respecto a la denominación del vehículo Swinton escribió más tarde: «rechazamos, sucesivamente, contenedor, receptáculo, depósito y cisterna. El monosílabo tank[«tanque»[31]] nos gustó a todos al parecernos más propenso a cuajar y ser recordado».

Entre los asistentes a la prueba estaban Kitchener, secretario de estado para la guerra, Lloyd George, ministro de municiones y Reginald McKenna, ministro del tesoro: los hombres con poder que influirían en la financiación, producción y dotación de efectivos del nuevo sistema de armas.

BigWillieescupió densas nubes de humo del tubo de escape cuando cuatro de sus tripulantes hicieron girar la enorme manivela que arrancaba el motor Daimler. Lloyd George escribió tiempo después: «recuerdo la sensación de complacido asombro con el que contemplé por primera vez al torpe monstruo abrirse camino por espesas alambradas, vadear profundos barrizales y desplazar su enorme masa sobre parapetos y a través de trincheras. Por fin, pensé, tenemos la respuesta a las alambradas y a las ametralladoras alemanas»[32].

Al cabo de unas semanas Swinton ya estaba redactando las bases de la doctrina táctica. Pese a ciertas reservas iniciales, el «tanque» entraría en acción ocho meses más tarde, en el Somme. Se hizo un primer pedido de cuarenta máquinas que se elevó, seguidamente, a cien. Ahora había que reclutar y adiestrar a las tripulaciones que operarían esas máquinas secretas.

Justo antes del estallido de la guerra, Victor Huffam, un joven ingeniero británico, había vuelto a casa desde Australia para un permiso de seis meses. Su temperamento despreocupado le inspiró a presentarse voluntario tan pronto como se declaró la guerra, uniéndose al Regimiento Norfolk en calidad de oficial[33]. Recordaría que a comienzos de 1916 se le mostró una orden «estrictamente secreta y confidencial» del WarOfficeenlaque se leía:

30 William Tritton, director de la William Foster de Lincoln (n. del e.).

31 Para mantener el proyecto en el má ximo secreto se decía que los vehículos en los que se trabajaba estaban destinados al transporte de cubas o tanques de agua para las tropas britá nicas en Mesopotamia (n. del e.)

32 Smithers p. 55.

33 Foley, p. 19.

> Se requieren voluntarios para un servicio extraordinariamente peligroso y arriesgado, de naturaleza secreta. Los oficiales que hayan recibido condecoraciones al valor, que tengan experiencia en la dirección de hombres y cuenten con formación en ingeniería, deberán remitir sus nombres a esta oficina[34].

Huffam envió una solicitud sin pensárselo dos veces. Los reclutas deberían tener formación técnica pero, por motivos de confidencialidad no se les podía explicar el porqué. En compañía de otros 300 lieutenants y voluntarios de unidades de todas las islas británicas con similar formación, Huffam acudió a una reunión en el cuartel Wellington de Londres. Allí escucharon a Swinton, «el cual nos advirtió que nos habíamos presentado voluntarios a una muy peligrosa misión y dijo que si algún hombre tenía alguna duda que diera un paso atrás». Nadie se movió. En mayo, Huffam se presentó en Bisley y recibió una insignia con dos ametralladoras cruzadas «y me encontré con que ahora era alférez de la Sección Pesada del Cuerpo de Ametralladoras[35]. ¡Lo cual no nos daba la menor idea de cuál era nuestra verdadera unidad!».

Se escogieron nuevos reclutas de entre el limitado grupo de hombres con formación en conducción o en cuestiones técnicas. En la Inglaterra de comienzo del siglo XX los vehículos a motor seguían siendo todavía cosa del mundo del deporte o de ricos. Edward Wakefield recordaba que «el War Office anunció que estaban formando una sección especial de las fuerzas armadas que sería conocida como el Cuerpo Motorizado de Ametralladoras[36]. Me gustaba la palabra «motorizado» porque yo tenía una motocicleta»[37].

La Granja Siberia, cerca del Campamento Bisley, fue escogida en febrero de 1916 como lugar de nacimiento del destacamento de tanques debido a que se hallaba junto al depósito y escuela de entrenamiento del Servicio Motorizado de Ametralladoras, el cual disponía de una reserva inmediatamente disponible y parcialmente entrenada de oficiales y soldados con algún tipo de experiencia en asuntos de motor. Incluso se solicitó ayuda al sector del automóvil. Mr. Geoffrey Smith, editor de la revista The

34 Documento citado por Forty p. 17-18.

35 *Heavy Section of the Machine Gun Corps*. El Cuerpo de Ametralladoras o *Machine Gun Corps* había sido creado en el otoño de 1915 para estar al cargo y desarrollar las unidades especializadas de ametralladoras. Inicialmente se asignaron tres compañías de ametralladoras por división. El Cuerpo de Ametralladoras sería desactivado en 1922 (n. del t.).

36 *Motor Machine Gun Corps* en el original. Cuerpo equipado con motocicletas con sidecar armadas con ametralladoras Vickers y creado en 1914. En 1915 pasaría a formar parte del Cuerpo de Ametralladoras (n. del t.).

37 Edward Wakefield, entrevista *Timewatch* BBC TV, *Tanks – Wonder Weapon of World War I*.

MotorCycle[«LaMotocicleta»], atrajo a muchos y bien preparados profesionales del motor. Pero, como recordó Edward Wakefield, su conocimiento del oficio de las armas era nulo. «Los sargentos –todos regulares– tenían que convertirnos de civil a soldado en tiempo de guerra, y eso resultaba difícil». Haig, el GOC[38] del Frente Occidental, quería incluir tanques en la inminente ofensiva del Somme. «Y el tiempo no transcurría a nuestro favor», recordó Wakefield. «Nos querían en Francia, donde estaba la guerra».

El secreto seguía prevaleciendo. Vic Huffam pensó que «el velo fue levantado un poco cuando vimos clavada en un cerro arenoso una casamata con ametralladoras». Era, de hecho, la especie de contenedor, parecido a una torreta, que iba fijado a cada uno de los laterales de los tanques. «Todos los oficiales y unos 300 hombres realizaron un curso de manejo de ametralladoras», recordó, «pero a ninguno se le mostró un tanque».

En junio de 1916 la Sección Pesada se trasladó a la finca de Lord Iveagh en Elveden, cerca de Thetford. Tras recorrer a pie los once kilómetros que había de la estación del ferrocarril al campo situado en Granja Canadá, a Huffam y los otros les «sorprendió ver soldados del Regimiento Hampshire, caballería y unidades indias estacionadas en el perímetro que rodeaba a la granja y sus edificios». Fueron, prácticamente, hechos prisioneros allí. Entre las instalaciones había un apartadero de ferrocarril que fue donde se les presentó por vez primera a LittleMother.«Nuestroprimer tanque, un tanque de verdad con el que entrenar, y un recordatorio», pensó Huffam «de lo que «servicio arriesgado» podía significar». Significativamente, los habitantes de la zona habían sido evacuados.

Los primeros tanquistas fueron lanzados a la batalla de Flers-Courcelette menos de tres meses después de su llegada a Granja Canadá. La doctrina era rudimentaria porque no había ningún precedente de esas máquinas de guerra. Swinton no había considerado nada más allá que el simple concepto de abrir una brecha en las líneas alemanas para asistir la infantería. La penetración debería ser posible hasta la zona de la artillería contraria, pero nadie había pensado en la explotación más allá; eso era asunto de la caballería. Las tripulaciones se las tuvieron que arreglar con rudimentarios conocimientos. «Yo y mi tripulación», escribió el jefe de un tanque «no tuvimos un tanque propio durante todo el tiempo que pasamos en Inglaterra. El nuestro se averió el mismo día que llegó». Hizo una lista de una serie de problemas que él y sus hombres tuvieron que superar. «No teníamos reconocimiento ni sabíamos interpretar mapas…, no teníamos conocimientos ni práctica con la brújula…, nada sobre comunicaciones…, y ninguna prác-

38 GOC: siglas de *General Officer Commanding* o General al Mando (n. del t.).

tica en interpretar órdenes»[39]. Las máquinas, de treinta toneladas, eran muy rudimentarias, estaban equipadas con motores muy poco potentes y se averiaban con frecuencia cuando los conductores –ansiosos debido a la tensión– cometían errores. De camino hacia el frente las tripulaciones se vieron bajo la presión de medidas de seguridad desproporcionadas y obligadas a hacer inútiles demostraciones ante comandantes curiosos que suponían un gran desgaste mecánico. Como ocurre con la mayoría de soldados en todas las guerras, estaban exhaustos antes incluso de alcanzar la línea de partida. A medida que atravesaban las columnas de carros de suministros situadas detrás del Somme la agotada infantería, debilitada por las bajas, abatida y cargada de cinismo, los contemplaban, ciertamente, con asombro, pero también con esperanza.

Pese a los resultados contradictorios de su primer uso, el público en casa estaba entusiasmado. Los pases del cinematógrafo estaban atestados de multitudes que querían ver la primera película de «tanques». Por la misma razón que las audiencias hechizadas por la televisión por satélite miraban los informes actualizados minuto a minuto de los ataques con misiles de precisión durante la Primera Guerra del Golfo en los años 1990, la gente de 1916 estaba fascinada por esta nueva tecnología de guerra. Esta sensación de maravilla animó a los reclutas a unirse a las unidades de tanques. «Ciertamente me impresionaron», declaró Sam Lytle, que se había alistado en 1914 en el batallón de infantería Liverpool Scottish y que los había visto en Flers. «Por supuesto, yo era solo un muchacho en aquella época» –había mentido sobre su edad al alistarse– «pero al ver aquellas condenadamente enormes cosas, resoplando y abriéndose camino por entre el fango, con ametralladoras asomando por todas partes y todas disparando a la vez, ¡no resulta extraño que Jerry corriera! Yo también habría corrido si los tanques hubiesen estado en el otro lado». Solicitó ser transferido a comienzos de 1917.

El general Sir Douglas Haig exigía ahora 1000 nuevos tanques, estableciéndose el 8 de octubre de 1916 un nuevo Cuartel General del Cuerpo de Tanques para operar tanques en Francia. Dirigiendo el nuevo cuerpo estaba el general de brigada Hugh Elles, ayudado por su nuevo jefe de estado mayor J.F.C. Fuller, un escéptico e inteligente soldado de infantería. Fuller se dedicó a recopilar, sintetizar y difundir hasta el último fragmento de información disponible sobre los tanques y sobre el mejor método de emplearlos. Durante el invierno de 1917 se publicaron unas notas tácticas y se distribuyeron directivas técnicas a las tripulaciones y a la recientemente fundada organización de talleres.

39 Macksey, Purnell, p. 1644.

Pese a todo este entusiasmo, en las batallas de Arras, Bullecourt, Messines y Passchendaele los tanques fueron empleados en pequeñas grupos, de forma poco imaginativa y en el lugar equivocado. «Fue desafortunado el que la decisión de enviar los tanques la tuvieran los oficiales del alto mando», se lamentó el sargento J.C. Allnatt, conductor de tanques en Messines, en el saliente de Ypres. «Si esos oficiales hubieran ido a ver el saliente y si hubieran tenido el cerebro de un niño, seguramente nunca hubieran enviado a las tripulaciones de tanques a una muerte prácticamente cierta. Cada uno de los miembros del Cuerpo de Tanques, incluso aquellos de más bajo rango, sabía que no debían estar allí»[40].

El prototipo Mark I Mother, consuversión «hembra» de ametralladoras diseñada para proteger a la variante «macho» de cañón de seis libras, fue rápidamente mejorado a la versión Mark IV. Para el mes de abril de 1917 este modelo estaba llegando en considerables cantidades al frente. Aunque con la misma baja potencia del motor de 105 caballos, su blindaje frontal había sido aumentado de 10 a 12 milímetros, lo cual lo hacía invulnerable a las balas antiblindaje alemanas. Un informe alemán anterior decía, «presa comparativamente fácil para la artillería, que ha destacado cañones especiales para hacerle frente». No obstante, todavía no habían hecho frente a un ataque de tanques en masa.

Tal cosa ocurrió al amanecer del 20 de noviembre de 1917 cuando todos los efectivos del TankCorps [Cuerpo de Tanques] británico, 476 tanques, avanzaron en Cambrai contra la línea Hindenburg sobre un frente de unos nueve kilómetros y medio bajo la cobertura del bombardeo artillero por sorpresa de 1003 cañones. Oleadas de tanques emergiendo tal que espectros de entre la bruma y el humo de aquella mañana de noviembre aterrorizaron a las formaciones alemanas de vanguardia. «Sin exagerar», escribió un oficial alemán testigo de la fuga que tuvo lugar a continuación, «algunos de los infantes parecían estar fuera de sí del miedo»[41]. Tanques especiales anti-alambradas iban al frente, despejando el camino para la segunda oleada. El progreso fue sorprendentemente rápido para unos oficiales y soldados acostumbrados a medir los avances en metros. Una enorme brecha de cerca de nueve kilómetros y medio de anchura por algo menos de cuatro de profundidad fue abierta en la línea. Costó 4000 bajas británicas pero se capturó a más de 4200 alemanes junto con 100 cañones. «¡Un avance de más de cinco millas [unos ocho kilómetros] en un día! No está mal, sabe», declaró el soldado raso Alan Bacon, «teniendo en cuenta que durante la Tercera Batalla de Ypres una penetración similar

40 G. Forty, p. 41-42.

41 Citado por D. Chaundler, *Cambrai – The British Onslaught*, Purnell, Vol. 6, p. 2420.

supuso tres meses y costó decenas de miles de vidas». Diez días más tarde un breve y violento bombardeo de gas y fumígenos anunció un contraataque de la infantería alemana que empleó las nuevas tácticas Sturm,ode asalto, y restableció la línea. Cincuenta tanques británicos quedaron abandonados en el lado equivocado de la línea, proporcionando a los alemanes un núcleo gratis de equipamiento en tanques, en caso que decidieran emplearlos.

LA VISIÓN A TRAVÉS DE LA MASCARILLA DE COTA DE MALLA

El estrecho confinamiento de oficiales y hombres en el interior de los tanques, como también ocurría con las terribles bajas de los batallones de infantería, estaba comenzando a erosionar la tradicional división de clases entre oficiales y el resto de rangos. «Creo que se puede afirmar con certeza que eran un grupo de hermanos –unos auténticos entusiastas», afirmó el capitán Donald Richardson, comandante de FrayBentos,delbatallónF. El TankCorpseraunarma nueva y diferenciada que desarrollaría características propias y únicas. «La vieja visión de la infantería respecto a hablar de trabajo en los comedores simplemente saltó por la borda en el TankCorps de aquellos días», recordó Richardson. «Nos sentábamos hasta altas horas de la noche hablando de carburadores y magnetos, de cañones de 6 libras y comparando las ventajas relativas de las ametralladoras Hotchkiss y Lewis».

Los tripulantes de carros se distinguían por su poco ortodoxa indumentaria. La mayoría recibió el casco de tipo plato de sopa invertido, pero pintado de azul claro, y llevaban un jubón de cuero sobre su uniforme. Los rostros quedaban parcialmente velados por una cota de malla, no muy diferente a la máscara de un brujo africano, o a «máscaras de cota de malla de cruzado», en palabras del soldado raso Eric Potten[42]. Alfred Simpson, que servía con la Sección Pesada del Cuerpo de Ametralladoras, lo describió «hecho de cuero oscuro y ajustado al contorno de la mitad superior del rostro humano. Hay dos ranuras para los ojos y una cortina de cota de malla cuelga de la línea de la nariz». Su función era hacer de escudo para el rostro contra los efectos «de astillamiento» de los minúsculos fragmentos de metal que saltaban con violencia cuando las balas golpeaban contra el blindaje externo. Dichos fragmentos causaban en la carne expuesta heridas pequeñas pero incómodas y propensas a infectarse. Simpson y otros

42 Potten, Entrevista, *Timewatch* BBC TV.

tripulantes se veían los unos a los otros a través de esos velos grotescos y limitadores, que reflejaban las condiciones de confinamiento del interior de los tanques.

El Mark I medía 9,45 metros de largo por 5,69 de ancho y 2,44 de alto. A retaguardia había una «cola», o par de ruedas de metal, conectadas a un eje para facilitar la dirección. El compartimento de combate albergaba un gigantesco motor Daimler de seis cilindros que rugía a 1000 rpm, completamente al descubierto para facilitar a la tripulación el engrase de las partes móviles. La parte negativa de esta disposición era la falta de protección contra el calor y los gases, lo que hacía que los tripulantes, aún cuando estuvieran cansados y absorbidos por la batalla, tuvieran que esquivar peligrosas partes móviles mientras el carro estaba en marcha. Ocho hombres se apiñaban en el espacio restante. Dos, el comandante y el hombre que manejaba las marchas, iban al frente; cuatro se encargaban de cargar y disparar las ametralladoras Lewis y los cañones de 6 libras de los lados, y había dos hombres manejando los frenos a retaguardia. Un tubo que salía del colector de escape expulsaba el humo a través de un agujero en el techo. Las tripulaciones apoyaban una lata de agua contra este tubo para preparar té. Era un horno virtual, pues las temperaturas en su interior alcanzaban fácilmente los 51,5º C. «El calor en la cámara de combate se hacía insoportable al cabo de poco tiempo», recordó Alf Simpson, «y no era infrecuente el que algunas tripulaciones acabasen un día de combate en camiseta y calzoncillos».

Hasta ahora el diseño del tanque se había concentrado en las capacidades de combate de la máquina. Poco se había pensado en los hombres que iban en su interior. Todo cuanto podían ver era un paisaje que oscilaba violentamente, enmarcado en una abertura del tamaño de la boca de un buzón de correos. Los otros miembros de la tripulación apenas se distinguían en el oscuro y ahumado interior.

En la batalla, el estruendo del rugido del motor, el rechinar de las cadenas, los violentos restallidos del 6 libras y el demencial traqueteo de las ametralladoras Lewis era amplificado en el interior de metal sellado herméticamente. La comunicación inteligible con otros miembros de la tripulación resultaba difícil. El calor del motor, combinado con los gases de la gasolina, el aceite y la cordita agredían a los sentidos. Los comandantes poco podían hacer para asistir a los artilleros a encontrar y atacar blancos pues tenían que concentrarse en conducir el tanque por medio de gestos al hombre encargado del cambio de marchas y a los dos hombres en cada cadena a retaguardia que «frenaban» para cambiar de dirección.

Las tripulaciones desarrollaron una serie de señales para conducir y girar el tanque. Alf Simpson recordó que cuando el conductor quería cam-

biar de marcha, aporreaba la transmisión para atraer la atención del hombre que las manejaba y mostraba un dedo para la primera marcha y dos para la segunda. «Dos dedos apuntando hacia abajo quería decir dejar el motor en punto muerto». William Francis, del 5º batallón, recordó que su conductor «asía una llave inglesa y golpeaba contra el lado del tanque» para indicar si quería ir a la izquierda o a la derecha. «Creo que un golpe quería decir para él girar a la derecha y dos golpes eran girar a la izquierda».

Hacer esto en medio del estruendo de la batalla era agotador, física y mentalmente. Un inesperado repicar de balas contra los cascos hacían que la ansiedad se transformase en puro y simple miedo. «Hablando de ruido», declaró Albert Driver, conductor del tanque EarlyBirden Cambrai, «el sonido de las balas contra nuestro blindaje era como el de cincuenta granizadas sobre un cobertizo de chapa ondulada». Con los gases y «si las armas también estaban funcionando», recordó Eric Potten, del 6º batallón, «cuando salías fuera de nuevo estabas durante un instante completamente anulado». El alivio físico se combinaba con la emoción de sobrevivir un día más, como recordó con viveza el soldado Archie Richards:

> Tan pronto como finalizaba la acción podíamos abrir las escotillas de los tanques. Oh, nunca creerías el alivio que eso suponía. Tomabas, engullías grandes bocanadas de aire fresco. Había libertad, libertad en todos los sentidos. Libertad de miembros, de brazos, de respirar, libertad de mente.

La fatiga era acentuada por el severo y constante zarandeo que las tripulaciones tenían que soportar cuando sus máquinas se desplazaban. «el motor era bastante poderoso y hacía vibrar algo a la máquina», recordó Richards, «pero lo peor de todo era el movimiento, arriba y abajo, a este lado y al otro. A veces me resultaba muy costoso poder apuntar a mi blanco. Apuntaba y estaba a punto de disparar cuando ¡pumba! El tanque daba un bandazo para otro lado, sacudiéndome y haciendo que apuntase a otra parte».

El cruce de obstáculos resultaba particularmente difícil. Avanzar a trompicones por las trincheras rellenadas con fajinas de la línea Hindemburg era un acto incierto. «¿Seremos capaces de superarlas alguna vez?», recordó haber pensado el jefe de un tanque, tenso por el recuerdo de desastres vividos durante el entrenamiento previo al asalto[43].

De modo que nos dejamos ir abajo y luego arriba, arriba, arriba –nadie

43 Citado por G. Forty, p. 52.

pensó en el punto de equilibrio– hasta que finalmente nos estrellamos al otro lado, con mi jefe de sección abriéndose la cabeza y latas de gasolina, de aceite y cajas de munición desperdigándose por todas partes.

Los partidarios del tanque mostraban obras de propaganda como The KingVisitsaTankadrome[44],enelcualse veía la extraordinaria imagen de un tanque superando un enorme búnker de municiones hecho de cemento y con forma de peñasco. El teniente Alan Scrutton estuvo presente durante la filmación:

> Llegó con gran ruido, se presentó en el borde, se balanceó por un momento al iniciar el descenso y, al caer, pulgada a pulgada, repentinamente perdió todo control y cayó directo al fondo, enterrando su morro a varios pies de profundidad del campo que estaba debajo, justo delante de Su Majestad.[45]

Los que estaban a cargo de la demostración se estremecieron. La película muda muestra alegremente en el siguiente fotograma «la preocupación de Su Majestad por los muchachos que iban dentro». «Todos contuvimos el aliento», recordó Scrutton, «nos preguntábamos si quedaría alguien vivo en el interior cuando, para nuestra sorpresa, el tanque siguió lentamente su camino y avanzó calmosamente hasta donde se hallaba el Rey». «Los muchachos de dentro», continúa la película, mostrándolos saliendo alegremente del tanque. «Y saltó fuera Haseler, el comandante», recordó Scrutton, «con una sonrisa abarcándole toda la cara dijo que no había sido nada y fue felicitado por el Rey». Le siguieron «otros dos hombres que parecían estar muy afectados». Llevaban uniforme de gala y se mostraban tímidos y respetuosos. La proyección muestra al Rey siendo conducido lejos de allí, sin tener «ni idea», dijo Scrutton, «¡que el resto de la tripulación todavía seguía dentro del tanque, inconsciente!»

Las nuevas tripulaciones de tanques tenían que enfrentarse a la claustrofobia desde el inicio y la visión limitada y oscilante de las mirillas no resultaba de mucha ayuda. Lloyd George, cómodamente instalado en el confortable entorno de Hatfield Park durante la primera demostración práctica, observó que «Para entrar, era necesario agacharse bajo la casamata, insertar cabeza y tronco y, finalmente, levantar los pies; para salir, uno tenía que bajar los pies hasta que tocaban el suelo y después plegaba el cuerpo hacia abajo, hasta que la cabeza podía salir». También observó que esto era una demostración, llevada a cabo de forma relajada y

44 BBC *Timewatch*
45 G. Forty, p. 42.

civilizadamente. «En el campo de golf de Lord Salisbury costó cierto número de magulladuras; en acción, con la máquina incendiada, haría falta mucha suerte para poder salir de una pieza». El perspicaz Lloyd George captó la inquietud compartida por todas las tripulaciones de tanques en combate: cómo escapar en caso de un desastre. «El último recurso es un pequeño agujero en el techo», observó, «pero solo habría dejado pasar a un hombre de muy baja estatura y muy desesperado»[46].

El tanque fue diseñado para superar el estancamiento impuesto por la ametralladora, la alambrada y la artillería y para restaurar la movilidad a las operaciones del Frente Occidental. El Estado Mayor General alemán confiaba en la capacidad de su infantería y de su artillería para hacer frente a la nueva amenaza. Comenzó entonces una carrera armamentística de tanque contra cañón y los tanquistas tendrían que hacer frente a las consecuencias emocionales de ganar o perder. No había debate alguno acerca de quién estaba en ventaja en este momento. Los cañones tenían efectos devastadores contra los primeros tanques.

Los tanques atascados siempre atraían la atención de las baterías de artillería alemanas. «el tanque se tambalea y un destello cegador atraviesa el portalón de conducción a medio cerrar», recordó el capitán Donald Richardson, cuyo tanque FrayBentos fuesometido a varios días de bombardeo durante la Tercera Batalla de Ypres. «Una explosión, más estruendosa que el resto, ilumina todo el interior del tanque y envía una descarga de repiqueteos contra el casco». Había cerca de allí otro tanque ardiendo furiosamente; «una detonación cegadora sacude el tanque y una pieza de metal al rojo vivo vuela entre Hill y Trew», dos de sus tripulantes. Entonces, después de que su tanque hubiera sido sacudido por los golpes y las ondas expansivas de disparos que habían fallado por poco:

> Una gran esquirla dentada entró violentamente por la abertura del cañón y le dio a Arthurs de pleno en el rostro, seccionándole la mandíbula y hundiéndose en su pecho. Cayó sin emitir un sonido; la inclinación del tanque le arrojó contra el motor, con su cuerpo deslizándose por el suelo y dejando una mancha de sangre sobre la tapa del motor.[47]

De la masa de 378 tanques que atacaron Cambrai se perdieron 179 el primer día, 39 de ellos dejados fuera de combate por el 213º Regimiento de Artillería de Campaña alemán, cuyo emprendedor comandante había

46 Citado por A. J. Smithers, p. 56.
47 J. Foley, p. 94.

dado a sus artilleros entrenamiento específico para realizar tiro directo contra blancos móviles.

Alfred Simpson recordaba que recuperar tanques era una «tarea truculenta», «particularmente los tanques que habían sido incendiados». «Abríamos las puertas de la casamata», explicaba Simpson:

> Y encontrábamos varios pares de piernas allí en pie. Solo piernas, no había nada sobre ellas. Quizás el fuego había sido más intenso a partir de la altura de la cadera o algo así; no sé cuál era la razón, pero era siempre lo mismo en cada tanque. Solo piernas…[48]

LA ERGONOMÍA DE LA TRIPULACIÓN Y EL TANQUE CONTRA TANQUE

Cuando Haig hizo su primer pedido de 100 tanques a comienzos de 1916, los franceses ya habían pasado a su fabricante Schneider un pedido en firme de 400 de un modelo francés. Ambos bandos ignoraban despreocupadamente que estaban desarrollando paralelamente sus propios modelos de tanque, o charsd'assault[carrosdeasalto],como los llamaban los franceses. El «Swinton» francés que dirigía los trabajos durante 1915 era el coronel de artillería Jean Estienne. Como en Gran Bretaña, la tecnología existente fue utilizada para crear un tipo de coche blindado con orugas, después un vehículo anti-alambradas hasta que, finalmente, combinaron ambos en un vehículo de cadenas no muy diferente al prototipo LittleWillie de Tritton. Sin saber que llevaban seis meses de retraso con respecto al desarrollo británico, los franceses tomaron un atajo al adaptar la caja acorazada sobre cadenas más cortas y confirmar el substancial pedido sin realizar antes ensayos exhaustivos de cruce de trincheras. Surgieron dos variantes: la Schneider, con un cañón de 75 mm y dos ametralladoras Hotchkiss, y el tanque St. Chamond, del departamento de diseño del Ejército Francés, que tenía un cañón mejor de 75 mm y cuatro ametralladoras. Diecisiete milímetros de blindaje los hacían invulnerables al fuego de armas ligeras. La dramática aparición del tanque británico causó a los franceses cierta irritación, pues los alemanes ensancharon sus trincheras hasta los dos metros y medio para hacer frente a las «armas de terror», lo cual no supuso un gran obstáculo para los británicos, pero sí para los franceses. Los tanques franceses no aparecieron en cantidades significativas hasta

48 J. Foley, p. 160.

1917, momento en el cual los alemanes ya habían preparado a su artillería para hacer frente mediante tiro directo a objetivos móviles.

Aunque Cambrai demostró el potencial de los asaltos acorazados en masa, también puso al nuevo Cuerpo de Tanques al límite de sus capacidades humanas y materiales. El primer día se perdieron aproximadamente un 47% de los 378 tanques de combate y al segundo día las bajas, el agotamiento y el desgaste mecánico impidieron una repetición del esfuerzo y del éxito del primer asalto. Como consecuencia, la batalla quedó reducida a un hercúleo forcejeo de infantería y artillería.

Pese a las graves pérdidas de tanques aliados durante el verano y el otoño de 1917, tanto las fuerzas de tanques británicas como las francesas mejoraron en cantidad y calidad. Para noviembre los británicos acusaron recibo de casi 1000 Mark IV, de los que 450 estaban listos para la acción. Los franceses tenían unos 500 Schneiders y St. Chamonds. Debido al apresuramiento con el que el tanque había sido desarrollado los fallos mecánicos disminuían su rendimiento, como también lo hacían la mala ergonomía y las tripulaciones apenas entrenadas que eran reclutadas para hacerse cargo de las formaciones de tanques en rápida expansión. El conductor de tanques francés Winston Roche recordaba el confinamiento y las «terribles» sensaciones de vivir y combatir dentro de su máquina. «Estás sentado, prácticamente, sobre el motor y el ruido del motor y las sacudidas del cañón en el exterior del tanque, era como estar en un torbellino de ruido, tumulto e incomodidades». Al igual que las tripulaciones de los tanques británicos, continuó Roche, «¡Estabas como loco por hacer volver a la condenada cosa adonde pudieras estacionarla y salir!»[49].

La tecnología comenzó a cambiar la forma del tanque hacia el final de la guerra. A medida que los tipos más pesados eran mejorados aparecieron tipos de tanques más pequeños y numerosos. William Tritton propuso un tanque «de persecución» en fecha tan temprana como diciembre de 1916, y durante 1917 se desarrollaron los primeros tanques Medium A o Whippet, de 14 toneladas. Estos eran los primeros con una apariencia reconocible de tanques modernos, conducidos por un hombre, con cadenas de bajo perfil para mantener el centro de gravedad bajo y separar el motor y la transmisión de la tripulación, que iba atrás. Con una velocidad de más de 13 km/h eran el doble de rápidos que los Mark IV, pero la única torreta, armada con cuatro ametralladoras pivotantes, seguía siendo fija.

El relativo fracaso de los primeros Schneiders y St. Chamonds franceses llevó a Estienne a hacer campaña para que se adoptase el Renault FT.

49 Entrevista a Roche, en *Weapons of War – Tanks*, History TV Channel 1991, Director R. Kirk.

Este había sido diseñado para ser una auto-ametralladora barata y de fácil producción de tan solo 6 toneladas que daría apoyo de fuego directo al asalto de la infantería. Apodado «Mosquito», podía ser desplegado en el campo de batalla descargándolo de un camión. «La infantería los adoraba», declaró Winston Roche. Pese a ser ligero, «te daba la sensación de ser invencible, porque podías escuchar las balas golpeando los lados». «Si había un nido de ametralladoras especialmente duro que iba a costar muchas vidas», declaró Roche, «podías ir derecho hacia él con total descaro». Atravesaba sin problemas las alambradas, lo que le permitía «ir directamente a por él, disparar y liquidarlo»[50]. Con su torreta de giro completo y superestructura elevada sobre cadenas, y su motor en la parte trasera, este tanque biplaza podía ser construido de forma barata y en muy grandes cantidades. La producción era de setenta y cinco por semana a mediados de 1918 y para el momento del Armisticio se habían producido 3000. Su silueta era reconociblemente moderna y representaba un paso más hacia el día en que las defensas serían arrolladas por masas de tanques.

Finalmente, los alemanes reconocieron que los progresos aliados en materia de tanques tenían que ser contrarrestados. El colapso ruso tras la revolución de octubre liberó fuerzas del este que debían ser empleadas en operaciones ofensivas si se pretendía inclinar la balanza del lado alemán en el oeste antes de que llegasen los americanos. En enero de 1917 se construyó un modelo a tamaño real en madera del A7V, del que se encargaron 100 unidades. Solo se llegaron a producir veinte. Harían su debut en la ofensiva de primavera de Ludendorff de 1918, combatiendo junto a tanques británicos modificados que habían sido capturados en Cambrai. Se trataba simplemente de una gran caja acorazada tripulada por dieciocho hombres y colocada sobre un chasis tipo Holt. El casco del tanque, de forma de tortuga, cubría las cadenas, lo cual le daba una apariencia descompensada y torpe, y dificultaba su maniobrabilidad. Armado con un cañón de 57 mm y seis ametralladoras, era propulsado por dos motores Daimler de 100 hp que le proporcionaban una velocidad de unos 13 kilómetros por hora, el doble que los tanques británicos.

Sam Lytle sirvió dos años en la infantería antes de ser transferido a un batallón de tanques. El 24 de abril de 1918, recuerda que «Jerry lanzó grandes cantidades de gas mostaza sobre el Bois d'Aquenne, que era donde se hallaban estacionados nuestros tanques. Por lo que pensamos que sería mejor salir de allí y atender nuestras bajas como pudiéramos». Los alemanes habían lanzado un ataque contra la posición de Villers-Brettonaux, encabezado por cuatro divisiones de infantería y trece de sus tanques. Su

50 Ibíd. History Channel.

presencia significaba que por vez primera tanques podrían enfrentarse entre sí. ¿Cuál sería el impacto sobre los hombres de la lucha de máquina contra máquina? Un pesado bombardeo de proyectiles de alto explosivo y gas precedió el avance.

Lytle recordaba lo que le pareció al llegar allí, «qué lugar tan espantoso era aquel bosque. Lleno de pájaros muertos y moribundos, y el gas concentrándose espeso en los árboles y matorrales». Los tripulantes de tanques que ya estaban allí habían sido atrapados y, aunque tenían máscaras, «o no eran muy eficaces, o algunos de ellos no se las habían sabido colocar correctamente, porque encontramos a varios de los muchachos de los tanques sufriendo mucho por los efectos del gas». Las tripulaciones de tanques eran vulnerables al gas pues este podía quedar retenido en el interior de los vehículos. Hasta entonces los tanques de ambos bandos se habían concentrado en combatir emplazamientos estáticos de artillería y de ametralladoras de infantería. Los blancos móviles desplazándose por un terreno desigual eran una nueva experiencia. Lytle quedó sorprendido por una advertencia de la infantería en el bosque. «¡Cuidado! ¡Hay tanques Jerry en la zona!», escuchó gritar a alguien. «Entonces vi uno de ellos», recordó. «Tenía el aspecto de una tortuga de hierro con placas de blindaje pendiendo alrededor de las cadenas como si fuera un faldón, casi tocaban el suelo»[51].

Tanques Blindados alemanes A7V habían encabezado a la infantería por entre la bruma, cargada de gas y humo, de primera hora de la mañana hacia el Bois d'Aquenne y las aldeas de Villers-Bretonneux y Cachy[52]. «La bruma facilitó la penetración de la línea», recordaría el Leutnant Ernst Volckheim, comandante de panzer, «y los ingleses quedaron totalmente sorprendidos por la aparición de los tanques». Antes del avance algunos oficiales habían examinado trabajosamente el terreno en vehículos a motor, incluso llevando consigo a los conductores de tanques. Sus «cocinas de campaña pesadas», como se denominó ostentosamente a los A7V, habían sido traídas en tren desde retaguardia y descargadas en la oscuridad de la noche. «La moral era alta, porque por vez primera estábamos avanzando contra el enemigo», recordó Volckheim.

Hasta entonces, el avance alemán había sido imparable. «El pánico reinaba por todas partes entre el enemigo», observó Vockheim, «que contemplaba por vez primera la nueva y peligrosa arma alemana». La bruma era espesa, y la visibilidad no iba más allá de 30-40 metros. No tardaron en

51 J. Foley, p. 181.

52 Combate de Villers Brettoneux basado en citas sacadas de Volckheim: *Die Deutsche Panzertruppe im Weltkriege*, Wehrmacht Magazine, Nº 22, Noviembre 1938, pp. 24-27.

dejar atrás a la infantería y avanzaron solos torpemente. «Todo lo que podía discernirse del enemigo en la línea de ataque fue aniquilado», afirmó Volckheim. Los prisioneros fueron reagrupados por los tanques y enviados a retaguardia cuando la bruma comenzó a clarear. A su izquierda el grupo de cuatro tanques del Oberleutnant Steinhard «repentinamente, vio tres tanques ingleses, contra los que abrieron fuego de inmediato con su armamento principal».

La tripulación del alférez Frank Mitchell a bordo de un Mark IV estaba sufriendo mucho a causa de los efectos del gas, con sus ojos hinchados y escocidos, y las partes expuestas de su piel irritadas e inflamadas. «Un gran estremecimiento nos recorrió a todos», escribió tiempo después Mitchell. Cuando miró por una tronera:

> Allí, a unas trescientas yardas de distancia [unos 275 m], avanzaba un monstruo redondeado, de aspecto rechoncho; detrás de él venían oleadas de infantería, y más allá, a izquierda y derecha, reptaban otras dos de esas tortugas armadas.
> ¡Así que por fin nos encontrábamos con nuestros rivales! ¡Por primera vez en la historia, se enfrentarían tanque contra tanque!.

Este fue un encuentro fortuito. Nadie había previsto o preparado un combate de tanques contra tanques. Lo que siguió fue una extraña versión del «juego de la gallinita ciega». Tiros de tanteo resonaban a medida que los tanques avanzaban en zig-zag unos contra otros, rodeando trincheras y otros obstáculos.

«Por encima del rugido de nuestro motor resonaba el staccato, ra-ta-ta-ta-ta, de las ametralladoras», escribió Mitchell, cuando «otro furioso torrente de balas roció nuestra plancha lateral haciendo volar esquirlas contra la tapa del motor. El tanque Jerry no se había dedicado una andanada de balas antiblindaje». Los tanques maniobraron para conseguir posiciones favorables y dispararon tiros a distancia durante un período de media hora antes de que un panzer comandado por el Leutnant Biltz alcanzara primero a uno y luego a otro de los tanques hembra británicos, los cuales se retiraron. Habiendo sido penetrados eran ahora vulnerables al fuego de ametralladora. Las poderosas máquinas alemanas avanzaban a casi 13 km/h, el doble que el más lento Mark IV, lo que les permitía ganar con más rapidez mejores posiciones de tiro o ponerse a cubierto. La posición de Mitchell era precaria. Su servidor de Lewis de la parte trasera había resultado herido por una bala anti-blindaje que había penetrado la plancha, mientras que el artillero de su 6 libras, teniendo que servir la pieza solo, tenía que apuntar con su ojo izquierdo pues el derecho estaba inflamado

por el gas. Ambos bandos buscaron instintivamente protección en hondonadas del terreno. Mientras tanto,

> El rugido de nuestro motor, el ruido enervante de nuestras ametralladoras escupiendo fuego sobre la infantería boche[53] y el atronador «bum» de las piezas de 6 libras, todo ello embotellado en aquel estrecho espacio, llenaba nuestros oídos de estruendo, mientras que los humos de la gasolina y de la cordita nos dejaban medio asfixiados.

Siete tanques medios Whippet, esperando vérselas con la infantería que se les había dicho que estaba en torno a Villers-Bretonneux, se toparon con el Gruppe de panzers que avanzaba. «Otro vehículo de combate alemán vio a siete tanques ligeros aproximarse y consiguió alcanzar a tres, mientras que los otros corrieron a ponerse a cubierto», observó con satisfacción el Leutnant Volckheim. Este enfrentamiento fue tan rápido que el capitán Price, el comandante de los Whippet, se retiró e informó que su destacamento había sido alcanzado por una pieza de campaña. No había divisado a los tanques.

Este encuentro entre tanques, como muchos otros que le seguirían con el paso del tiempo, fue confuso e impredecible. La diferencia primordial sería el ritmo a cámara lenta con que se realizó el combate. «Nuestra propia infantería», remarcó Mitchell, «estaba de pie en sus trincheras observando el duelo con tenso interés, como espectadores en la platea de un teatro». Se dio cuenta de que nunca podría alcanzar a un blanco móvil mientras «iba arriba y abajo como en un barco en mar tormentoso».

> Asumí un riesgo y detuve el tanque por un momento. La pausa quedó justificada; un bien dirigido disparo alcanzó la torreta del enemigo, forzándole a detenerse. ¡Un segundo bramido y una nueva nube de humo en el frontal del tanque indicaron un segundo impacto! Observando con ojos hinchados a través de su estrecha mirilla, el artillero prorrumpió en gritos de triunfo que eran ahogados por el ruido del motor. Entonces volvió a apuntar con gran cuidado y consiguió un tercer impacto[54].

Volckheim afirmó que el vehículo alemán «pudo retirarse por sí mismo». Mitchell estaba convencido de que «¡había dejado el monstruo fuera

53 Otro de los motes despectivos con que se conocía a los alemanes durante las dos guerras mundiales. El té rmino «boche» es de origen francé s, aunque tambié n lo empleasen los britá nicos (n. del t.).

54 J. Foley, p. 181-184 y K. Macksey, *Tank Versus Tank*, p. 34-36.

de combate!» y procedió a disparar con fuego de ametralladoras a la tripulación que huía a medida que iban saliendo. La dificultad de confirmar el efecto de los impactos iba a caracterizar la futura guerra de tanques. Los informes de este confuso enfrentamiento no están claros. Mitchell quedó en posesión del campo de batalla, pero Vockheim concluyó que «los alemanes habían demostrado su superioridad sobre los tanques británicos». La máquina había sido lanzada contra la máquina, y esto tendría consecuencias.

El impacto para ambos bandos fue considerable. Los alemanes se vieron reforzados en la idea de que serían necesarios tanques para apoyar operaciones ofensivas, aunque también identificaron la necesidad de detenerse con el fin de disparar con precisión sobre sus objetivos, una práctica que daría sus dividendos en conflictos futuros. El cuartel general del Cuerpo de Tanques británico comprendió la necesidad de montar un arma antitanque en todos los tanques y de desarrollar técnicas de entrenamiento en el disparo de precisión en movimiento; probablemente era una falsa conclusión. Se decidió que el máximo número posible de tanques hembra recibieran una pieza de 6 libras. En esencia, este encuentro fortuito iría, a falta de ninguna otra experiencia, a generar cierta inspiración para las futuras técnicas del combate blindado, particularmente entre la vanguardia de los desarrolladores de tanques. Fue, no obstante, eclipsado por la decisiva ofensiva final contra Alemania y por la cada vez más cercana inevitabilidad de un Armisticio.

«El 8 de agosto fue el día negro del Ejército alemán en la historia de esta guerra», declaró el general Eric von Ludendorff cuando los ejércitos aliados avanzaron sobre Amiens. Incluso empleando Mark V y otros tipos de tanques mejorados, el Cuerpo de Tanques tuvo dificultades, como había ocurrido en Cambrai, para sostener operaciones de tanques al mismo ritmo e intensidad que la batalla de la infantería y de la artillería. El primer día participaron 430 tanques, que quedaron reducidos a 155 al día siguiente, a 85 al siguiente y a solo 38 al cuarto[55]. Este pronunciado declive en la efectividad tenía más que ver con las averías mecánicas, enfermedad y agotamiento de las tripulaciones que con la acción del enemigo. Las orugas sin suspensión producían hematomas, marchas físicamente demoledoras en los que los hombres eran sacudidos contra motores ardientes mientras tenían que soportar niveles de ruido estresantes. Los diseñadores de los tanques habían descuidado la dimensión humana en sus diseños, y el impacto acumulado de este descuido quedaba ahora al descubierto.

55 J. P. Harris, *Men, Ideas and Tanks*, p. 185.

Los tanques eran un arma de penetración, no de ruptura, y apenas podían seguir el ritmo de la infantería y la artillería. Una investigación llevada a cabo en agosto de 1918 dictaminó que, con buen tiempo y terreno en buen estado, un motor bien cuidado y combates de intensidad normal, «puede esperarse de una tripulación que opere durante doce horas tras haber dejado la línea de despliegue». No obstante, las malas condiciones podían reducir sustancialmente ese tiempo. El informe revelaba un ejemplo típico:

> En la acción del 23 de agosto algunas tripulaciones estaban físicamente enfermas después de dos horas de combates. Esos tanques habían tenido muy poco rodaje y había resultado imposible revisar los motores. En consecuencia el tubo de escape se había combado y las juntas quedaron sueltas, con lo que el tanque se llenó de humo de la gasolina. Tres hombres fueron enviados al hospital, uno de ellos en estado crítico.[56]

En la primavera que siguió al Armisticio cuatro tanques tomaron parte en una parada ceremonial que, a través del puente Hohenzollern, cruzó el río Rin y entró en Colonia. El desfile precedía la ocupación de Alemania. Cuatro años antes solo infantería y artillería alemanas habían cruzado en dirección al oeste, y los tanques eran solo cosa de ciencia ficción. La tecnología había avanzado a velocidad de vértigo en tres breves años. Quedaba por ver si esa nueva tecnología había superado la capacidad humana de seguirle el ritmo en lo referente a la ergonomía de las tripulaciones.

56 Informe de la 5ª Brigada de Tanques en *Operations with the Australian Corps. 8 Aug – 15 Aug 1918*, en respuesta a un cuestionario del Cuerpo de Tanques, Ibíd. p. 185.