Detrás del Mito

Panzer, los años de las victorias

José Antonio Peñas Artero

HRM ediciones
www.hrmediciones.com

tripa_DETRAS_DEL_MITO_1.indd 3 08.03.19 18:05

Reservados todos los derechos. De acuerdo a lo dispuesto en el art. 270 del Código Penal, podrán ser castigados con penas de multa y privación de libertad quienes sin la preceptiva autorización reproduzcan, plagien, distribuyan o comuniquen públicamente, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica, fijada en cualquier tipo de soporte.

© HRM Ediciones, 2019

Editor: José Ignacio Pasamar López
Publicado por Historia Rei Militaris S.L.
C/ Monasterio de Siresa 28, local, 50002 - Zaragoza
http://www.hrmediciones.com/

Autor	José Antonio Peñas Artero
Cartógrafos	David Sancho Bello
	Lorenzo Pérez Agustín
Ilustrador	José Antonio Peñas Artero
Corrector	Francisco Medina Portillo
Maquetador	Martín Garcés López
Diseñador gráfico	José Antonio Gutiérrez López
Coordinador editorial	José Ignacio Pasamar López

Segunda edición

ISBN 978-84-17859-01-5
Depósito Legal. Z 316-2019
Impreso en Podiprint

Presentación

La Historia y el mito han ido de la mano desde el comienzo de los tiempos. Ya sea condicionada por la política, por la religión o, simplemente, por la lírica, la disciplina histórica ha aceptado como verdades inmutables, teorías que necesitan de una investigación y una interpretación rigurosas.

Si bien podría parecer que esta situación es más propia de épocas lejanas, al disponer de fuentes muy limitadas, parciales e interesadas pues los historiadores trabajaban por encargo, la época contemporánea tampoco se libra de realidades deformadas.

Como decíamos, un gran cúmulo de intereses pueden distorsionar los hechos, otorgándoles sutiles matices o tergiversándolos descaradamente. Así, es obligación de los profesionales de la Historia (expresión ampliamente utilizada por extraordinario formador D. Guillermo Fatás) cuestionar toda historiografía que trate cualquier momento histórico, más cuanto más comprometido o trascendente sea.

Fuera de nuestras fronteras, ese cuestionamiento, esa duda metódica, está ampliamente presente en su metodología. La bibliografía contrastada es una constante. Sin embargo, dentro de nuestras fronteras, la historiografía parece moverse a golpe de dogmas de fe. La interpretación, fuera del interés político, brilla por su ausencia.

Dentro de la especialidad de constituye la Historia Militar, la situación no es muy diferente: tal vez lo más destacable es el hecho de que ni siquiera está considerada como una especialidad.

Al margen de esto, una gran cantidad de mitos pueblan, igualmente, las páginas de los volúmenes que se publican sobre ella. Hay muchos objetos de estudio que necesitan ser reanalizados y reinterpretados.

La labor a la que se enfrentan los historiadores de temática militar es apasionante, más aún en nuestro idioma en el que hay tanto por hacer.

HRM Ediciones presenta, con este libro, su particular y pequeña aportación.

José Antonio Peñas afronta la historia del arma acorazada alemana desde sus comienzos hasta la mitificada batalla de Kursk, los años de victorias por parte de la Panzerwaffe, con una perspectiva crítica, desmontando cada una de las afirmaciones tradicionalmente aceptadas y poniéndola en tela de juicio sin perder el rigor en ningún momento.

Detrás del mito, en conclusión, se encuentra una realidad oculta, sumamente interesante, que vamos a intentar desvelar.

——— ***HRM Ediciones***

tripa_DETRAS_DEL_MITO_1.indd 6 08.03.19 18:05

Índice

ABREVIATURAS 9
INTRODUCCIÓN 11

1. DE VERSALLES A TOBRUK 13
1.1 Antes de la guerra 15
1.2 Estalla la tormenta 34
1.3 Días de gloria 39
1.4 Cadenas en el desierto 54

2. ESTEPAS Y DESIERTOS 59
2.1 La gran apuesta de Barbarossa 61
2.2 Problemas y soluciones 84
2.3 Cadenas en el desierto (II) 104
2.4 Blau: *segundo asalto y desastre* 112
2.5 Desarrollos de última hora 133
2.6 El año del Tigre 140

3. EL FIEL DE LA BALANZA 149
3.1 Túnez: el final del sueño africano 151
3.2 Kharkov: la gran victoria de Manstein 164
3.3 Reconstrucción 169
3.4 Preparando Zitadelle 173
3.5 Planificación y despliegue 178
3.6 Kursk 186

BIBLIOGRAFÍA 221

tripa_DETRAS_DEL_MITO_1.indd 8 08.03.19 18:05

Abreviaturas empleadas en el texto

LW: Fuerza Aérea Alemana (*Luftwaffe*)
LF: Flota Aérea, o agrupación tipo ejército de la LW (*Luftflotte*)
KM: Armada Alemana (*Kriegsmarine*)
PzDiv: División Acorazada (*Panzer-Division*)
LcDiv: División Ligera (*leichte-Division*)
InfDiv: División de Infantería (*Infanterie-Division*)
PzGrDiv: División de Infantería Mecanizada (*Panzergrenadier-Division*)
VGDiv: División de Granaderos del Pueblo, infantería ligera (*Volks-Grenadier-Division*)
StDiv: División de Asalto, una división de infantería especialmente reforzada (*Sturm-Division*)
JgDiv: División de Cazadores, infantería ligera (*Jäger-Division*)
FallDiv: División Paracaidista (*Fallschirmjäger-Division*)
FallPzDiv: División Paracaidista Acorazada (caso específico de la Hermann Göring)
LfDiv: División de Campaña de la Luftwaffe (*Luftwaffe-Feld-Division*)
SDiv: División de Seguridad (*Sicherungs-Division*)
GrE: Grupo de Ejércitos
PzArm: Ejército Panzer
PzKorp: Cuerpo Acorazado
PzGr: Grupo de Ejércitos Acorazado
PzBr: Brigada Acorazada
PzReg: Regimiento Acorazado
PzAbt: Batallón Acorazado (*Panzer-Abteilung*)
sPzAbt: Batallón de Carros Pesados Tiger (*schwere Panzer-Abteilung*)
PaK: cañón antitanque
FlaK: cañón antiaéreo
StuG: Cañón de asalto (*Sturmgeschütz*)
PzJg: cazacarros (*Panzerjäger*)
sPzJgAbt: Batallón de Cazacarros Pesados
CG: Cuartel General
OKW: Estado Mayor de las Fuerzas Armadas Alemanas (*Oberkommando der Wehrmacht*)
OKH: Estado Mayor del Ejército de Tierra Alemán (*Oberkommando des Heeres*)
ER: Ejército Rojo
ES: Ejército Soviético (denominación a partir de 1943)
VVS: Fuerza Aérea Soviética

tripa_DETRAS_DEL_MITO_1.indd 10 08.03.19 18:05

Introducción

En 1942, las divisiones acorazadas del Ejército alemán eran las unidades de combate más temidas del mundo. Los *panzer* habían abanderado las aplastantes victorias germanas sobre Polonia, Bélgica, Holanda, Francia, Yugoslavia y Grecia. En el verano del 41, pusieron de rodillas al coloso soviético y en este momento, avanzaban prácticamente sin oposición hacia el Cáucaso. Pese a los reveses del invierno, pocos dudaban de la invencibilidad de las *panzerdivisionen* de Hitler, ante las que nada parecía poder alzarse.

La imagen tradicional que nos ha llegado de esa guerra habla de oleadas invencibles de monstruos de acero, dueños absolutos del campo de batalla:

> *[…]Por tanto, Hitler estaba en condiciones de atacar Francia con ciento veintiséis divisiones y con toda la inmensa fuerza blindada de diez divisiones panzer, que comprendían casi tres mil vehículos blindados, de los que al menos mil eran carros de combate pesados.*

(Winston Churchill: La Segunda Guerra Mundial)

[…] en 1941, la industria alemana fabricó 5.000 tanques y autos blindados…

[…]Al aparato Potápov… (Zhukov) Informe de la situación (Potápov) En el frente de Vládov-Ustilug operan unas cinco divisiones de infantería y unos dos mil tanques…

[…]El enemigo desplegó cerca de 4.500 tanques y cañones de asalto

(Mariscal G. Zhukov: *Memorias*)

Así, gracias a su esfuerzo industrial, Alemania dotó a sus ejércitos de millares de carros de combate, máquinas perfectas, muy superiores a las de sus adversarios. Una ola de acero, invulnerable a las armas de sus enemigos, barrió Europa de un extremo a otro y detenerla fue una tarea de titanes.

Las pruebas estaban a la vista: para destruir un *Tiger* hacían falta cinco *Shermans*, de los cuales invariablemente se perderían cuatro; los *Tiger* y *Panther* estaban por todas partes, casi no hay informes de combate en los que no se mencionen. Y si Alemania cedió ante el Ejército Rojo (en adelante ER) fue sólo por las incontenibles mareas de carros soviéticos, tan numerosas que ni las increíbles máquinas germanas pudieron frenarlos a todos. ¿No fue el *Königstiger* el mejor carro de toda la guerra?

La superioridad de los *panzer* era indudable y los hombres que dirigieron esas fuerzas aparecen ante nuestros ojos como gigantes: Guderian, Rommel, Manstein…, los dioses de la guerra.

Sin embargo, hay otra visión sobre ellos, una *leyenda negra* en la que los carristas alemanes son retratados como autómatas fanáticos, que obedecían ciegamente, y los carros alemanes resultan ser máquinas torpes y ciclópeas, incapaces de avanzar unos kilómetros sin averiarse.

¿Dónde queda la realidad?

Para buscarla vamos a tener que remontarnos algunas décadas antes de la invasión de Polonia.

CAPÍTULO 1

DE VERSALLES A TOBRUK

Entre el final de la **I Guerra Mundial** y el comienzo de la II los militares alemanes vivieron una etapa de frenética actividad teórica y práctica. Tras la llegada de **Hitler** al poder se alzó un ejército muy diferente al de sus adversarios, lleno de nuevas ideas y con un nivel de adiestramiento sin igual. Las fuerzas acorazadas serían el ariete de ese nuevo ejército en las fulminantes campañas de 1939 y 1940.

tripa_DETRAS_DEL_MITO_1.indd 14 08.03.19 18:05

1.1) Antes de la guerra

Lecciones de la derrota

El final de la Gran Guerra generó sus propias leyendas. La más extendida dice que los carros de combate aliados superaron por fin la tierra de nadie entre las líneas de trincheras y empujaron a los soldados alemanes hacia el Rin. Un análisis somero de los combates de 1917 y 1918 borran esa imagen de glorioso triunfo militar que debemos, sobre todo, a los cronistas ingleses.

Alemania fue derrotada por hambre y agotamiento. El tremendo desgaste de la guerra posicional agotó las reservas humanas del II *Reich*. El bloqueo naval estranguló la economía y extenuó a la población. Cuando los generales comprendieron que la situación no podía resolverse militarmente, pidieron un armisticio. Sus soldados volvieron a casa agotados, sucios, hambrientos, pero con la frente alta y en orden. No se sentían vencidos.

El Ejército y la Armada fueron severamente castigados por los vencedores, reduciéndolos a unas dimensiones ridículas y despojándolas de cualquier equipamiento amenazador: aviación, artillería pesada, acorazados, submarinos y, por supuesto, carros de combate. Las condiciones económicas del tratado garantizaban que la industria alemana nunca estaría en condiciones de fabricar esas armas en grandes cantidades. Los aliados tenían motivos para estar satisfechos y sus estados mayores, olvidando lo cerca que habían estado de la derrota, se daban palmadas en la espalda: habían ganado, así que ¿para qué plantearse nada nuevo?

Tras unos años en los que mantuvo todavía una política exterior activa, incluso agresiva, Francia se cerró sobre sí misma, amortajando su pensamiento estratégico

bajo el hormigón de la Línea *Maginot*. Tras ella, los militares galos se aletargaron con el prestigio ganado en la Gran Guerra. Los ingleses, por su parte, consideraron que nada había cambiado y su oficialidad volvió a ocuparse del chismorreo, la elegancia y los deportes elitistas.

Por el contrario, en Alemania, el Estado Mayor revisó todo lo sucedido en cuatro años de carnicería. Querían saber qué había fallado, y el cuadro era muy claro. Donde pudieron mantener la movilidad, lograron la victoria una y otra vez, como en Tannenberg y otras exitosas campañas del Frente Oriental, pero el fracaso de 1914 en Francia llevó a una lucha estática imposible de sostener. Lo que los aliados verían durante las décadas siguientes como la panacea ante cualquier conflicto, la guerra de posiciones, era para ellos la peor amenaza. Para vencer, había que atravesar las trincheras y dejarlas atrás, no cavar trincheras propias.

La solución estaba a la vista. En 1918, en la última ofensiva en Occidente, los alemanes lograron romper el cepo de las trincheras, desechando los asaltos frontales masivos al estilo de Verdún. En su lugar, concentraron núcleos de fuerzas especialmente adiestradas para la ruptura (*Sturmtruppen*) en puntos concretos del frente y, tras preparaciones artilleras breves pero de gran intensidad, atravesaron las líneas enemigas aprovechando la sorpresa y la superioridad local, abriendo brechas por las que les seguirían el resto de las fuerzas. No lograron la victoria, pero demostraron que la *tierra de nadie* podía superarse.

Los oficiales más dinámicos prestaron especial atención al carro de combate, un arma nacida precisamente para acabar con la parálisis de las trincheras. Durante la guerra apenas hubo ocasión de usar carros propios, salvo un puñado de lentos y mastodónticos *Sturmpanzerwagen* y algunos ejemplares aliados capturados, pero la batalla de Cambrai, donde por primera vez se emplearon en masa, les causó una gran impresión.

Los ingleses, inventores del arma, olvidaron que era una vacuna contra la guerra posicional. Los carros y autos blindados reemplazaron a los caballos, pero el espíritu y las tradiciones de los regimientos se mantuvieron intactos y la capacidad de los oficiales siguió midiéndose en función de su habilidad social y linaje. Los franceses tampoco vieron en el *Char de combat* algo más que un apoyo para la infantería. Hubo excepciones, analistas como el joven De Gaulle, que trataron de sacudir el marasmo del ejército y teorizaron sobre la guerra mecanizada, pero sus esfuerzos fructificarían... en Alemania.

La travesía del desierto

Alemania no tuvo carros de combate hasta la llegada al poder de Adolf Hitler, pero durante los años 20 y 30 sus oficiales plantearon un desarrollo doctrinal que les situarían a años luz de sus viejos adversarios.

La mitología de los *panzer* dice que los alemanes inventaron una forma nueva de luchar, la *Blitzkrieg* (Guerra Relámpago). En realidad, el término *Blitzkrieg* fue una

invención de los propagandistas de Goebbels; los militares y el propio Hitler lo consideraban un nombre estúpido. Los teóricos combinaron las viejas ideas de la escuela de Moltke con las nuevas circunstancias del siglo XX y, cuando llegaron, los *panzer* se adaptaron como un guante a una doctrina bien establecida.

La clave era la movilidad: el objetivo no era desgastar al enemigo, ni hundir el frente en toda su extensión, sino romperlo con fuerzas mecanizadas, atrapando al adversario en un *caldero de aplastamiento* (*Kesselschlatch*), seguidos de las fuerzas de infantería encargadas de su destrucción. La victoria no vendría con la conquista del territorio, sino con la aniquilación de sus defensores.

A un nivel más profundo, los mandos germanos aprendieron una dura lección en las trincheras: la carne de cañón no servía, el soldado no podía ser un autómata sin mente. Todos, del general al fusilero, debían ser capaces de tomar decisiones. El oficial al mando sobre el terreno recibiría sus órdenes con los objetivos que se esperaban de él, pero el modo de lograrlos era de su incumbencia (*Auftragstaktik*). Sus superiores no interferirían una vez iniciada la batalla, porque sólo él vería las circunstancias del combate y su evolución.

El nuevo principio básico era la independencia de criterio a nivel táctico, extendida a todos los grados. Se eliminaron las barreras que separaban a la tropa de la oficialidad. Soldados y oficiales recibían el mismo trato, comían juntos, se entrenaban juntos y alcanzaron un nivel de camaradería desconocido en los ejércitos europeos de la época. El arma más valiosa de Alemania eran sus hombres.

Así, a finales de los años 20, ya se habían reunido varias de las características que definirían a las divisiones *panzer*: movilidad, decisión táctica e iniciativa. Los ingleses, entre tanto, perfeccionaban su destreza en el campo de polo.

El motor aumentaba drásticamente la velocidad en el campo de batalla y el carro era el arma idónea para la ruptura y el movimiento, pero los alemanes los tenían prohibidos así que ¿cómo ensayar la validez de las nuevas ideas? Por suerte para ellos, Alemania no era el único paria europeo. La recién nacida URSS se levantaba poco a poco de las cenizas de la Guerra Civil en medio de la hostilidad del resto de naciones europeas. Ahí sería posible trabajar sin que nadie observara o molestara, y gracias a los acuerdos de la república de Weimar con el gobierno soviético, la doctrina acorazada empezó a tomar forma.

Pensando

El desarrollo doctrinal arrancó en 1924, con la publicación del libro *Die deustchen Kampfwagen im Weltkrieg*, del Teniente Ernst Volcheim. Esta obra repasaba los vehículos empleados por los aliados y estudiaba su uso táctico, analizando el combate contra y entre carros, y exponiendo la Trinidad que define a los vehículos acorazados: movilidad, protección y potencia de fuego. Sus conclusiones daban especial importancia a

esta última, siempre desde el punto de vista del carro como arma de apoyo. Volcheim formó parte de la incipiente fuerza acorazada germana en 1918, así que no se limitaba a teorizar desde su sillón, como hacían los altos mandos del *Reichswehr*, que pensaban en términos de caballería y apostaban sobre todo por la movilidad.

Otros oficiales jóvenes, como el Teniente de Ingenieros Whilhelm Brandt, plantearon en los años 20 nuevas ideas sobre el empleo de los blindados. Pero también había movimiento en las altas esferas. El primer adalid de la fuerza acorazada fue el propio Von Seekt, jefe y alma del *Reichswehr*, que empezó a moverse a espaldas de las cláusulas de Versalles en los años 20. Tras Seekt, tomó el relevo el General Oskwald Lutz, que sentó las bases de una nueva arma.

Y (por fin) entra en escena el hombre que daría forma a las unidades *panzer*, su más ferviente apóstol, y uno de sus jefes más capacitados y polémicos: Heinz Guderian. Atribuirle la creación del arma acorazada germana es exagerado, ya hemos visto que otros dieron los primeros pasos, pero la *Panzerwaffe* se construyó bajo su supervisión. Merece pues que hablemos un poco de su personalidad.

Guderian, junto a Manstein y Rommel, es sin duda el alto mando germano más conocido de todos. Su prestigio, cimentado en las primeras fases de la contienda, se consolidó en la posguerra ya que los angloamericanos querían aprender todo lo que pudieran de cara a enfrentarse a la enorme amenaza del Ejército soviético. En los años de la Guerra Fría su figura fue uno de los puntales sobre los que se construyó el mito de la *Wehrmacht* de manos blancas, inocente de las atrocidades nazis, y la aureola que envolvió su figura echó una buena capa de maquillaje sobre los aspectos más negativos de su persona.

Al margen de sus relaciones con el nazismo y los crímenes de guerra, Guderian era un hombre de trato difícil, egocéntrico y poco dado a aceptar opiniones ajenas. Su carencia de tacto acarreó fuertes tensiones en el seno del *Heer*, el nuevo ejército alemán, provocando una profunda animadversión entre las armas clásicas como la artillería o la infantería y la *Panzerwaffe*. Su arrogancia le llevó a la insubordinación y su audacia nubló en ocasiones su buen juicio. Los errores que cometió en esas circunstancias se pagaron muy caros.

Más adelante veremos cómo el carácter de Guderian condicionó sus acciones.

Cimientos

En 1927, el Mayor Heinz Guderian fue destinado a la Inspección de Tropas Motorizadas. El joven oficial tenía una mente inquisitiva y en los siguientes años estudió las ideas del Mariscal soviético Tujachevski y el General austríaco von Eimannsberger (pionero de la guerra acorazada en Austria) y tradujo al alemán las obras de J. F. Fuller y el Comandante Charles de Gaulle sobre la guerra en la sociedad industrial. El Ins-

pector General von Stuelpnagel no tenía mucha fe en las propuestas de su ambicioso subordinado, pero fue reemplazado por el General Lutz, que ascendió a Guderian y le puso al frente de su Estado Mayor. Allí trabajó con algunos de los futuros generales *panzer*, como Nehring y Kempf. El grupo de trabajo reunido por Lutz aportó un fuerte empuje a las nuevas ideas.

Entretanto, los nazis llegaron al poder y, en agosto de 1934, tras la purga de las SA durante la noche de los cuchillos largos, el Ejército alemán vendió su alma:

> *En presencia de Dios presto este sagrado juramento de obediencia incondicional al Führer del Reich y del pueblo alemán, Adolf Hitler, Comandante Supremo de la Wehrmacht, estando dispuesto como valiente soldado a entregar en todo momento mi vida por este juramento.*

En 1935, la Inspección fue reemplazada por el Mando de Tropas Acorazadas, cuyo objetivo era formar unidades específicas de carros de combate. Tres regimientos de caballería se reconvirtieron en regimientos acorazados, y tras sus huellas se fundaron las tres primeras *Panzerdivision*. La *Panzerwaffe* acababa de nacer.

El arma acorazada tenía que hacer frente a los problemas técnicos inherentes a un desarrollo enteramente nuevo y al inmovilismo de algunos mandos anquilosados en postulados antiguos. El General Beck, jefe del OKH, el Estado Mayor del *Heer*, trató de recortar las atribuciones del mando acorazado. Dado el ascendiente del Coronel Guderian sobre los jóvenes oficiales, decidió sacarle del centro de decisión nombrándole comandante de la 2.ª PzDiv, pese a que un mando divisionario requería el grado de general. En la primavera siguiente Guderian fue ascendido de acuerdo a su nuevo puesto.

Los trabajos continuaron sin Guderian. Se establecieron escuelas de adiestramiento, se alistaron los primeros carros de instrucción y se empezó a trabajar en el diseño y pruebas de los primeros *panzer* operativos. A instancias de Beck, se crearon otro tipo de unidades, *Leichtedivision*, divisiones ligeras, donde los *panzer* serían usados como armas de caballería. El general esperaba acabar así con la embrionaria *Panzerwaffe*, pero el destino iba a hacerle una jugarreta. En las maniobras generales del otoño de 1937 Hitler, que tenía una notable habilidad para percibir el talento, quedó impresionado con la actuación de la 2.ª PzDiv y su dinámico general. Su comentario al ver en acción a las unidades *panzer* fue *"¡Esto es lo que quiero y voy a tenerlo!"*. Guderian tenía ahora un apoyo que ni siquiera el jefe del OKH podía soslayar.

En 1937 el general publicó su obra más célebre, *Achtung panzer*. En ella resumía su análisis y conclusiones sobre el empleo de los nuevos medios y establecía las bases doctrinales sobre las que crecerían las unidades acorazadas alemanas.

Tras rechazar las cláusulas de Versalles, Alemania podía empezar a diseñar sus propios carros (hasta 1935 las maniobras se realizaban con armazones de madera sobre motocicletas y otros medios de simulación).

Teoría

Las divisiones *panzer* se diseñaron con la idea de que los carros no eran un mero apoyo de los infantes, o un sustituto de la caballería, y que su potencial se desperdiciaría usándolos como tales. Las PzDiv serían unidades con misiones propias.

¿Qué misiones eran éstas? Esencialmente dos: ruptura y explotación del éxito, lo que a su vez implicaba el reconocimiento tras las líneas enemigas, seguido de la penetración y el cerco. Para ello no bastaba con los *panzer*: las *sturmtruppen* de 1918 combatieron en estrecha cooperación con las otras armas del momento, sobre todo con la artillería. Las nuevas divisiones llevarían consigo su propia artillería, zapadores e infantería y colaborarían estrechamente con la fuerza aérea, la recién nacida *Luftwaffe*. Los cazas ganarían la superioridad aérea mientras los bombarderos en picado allanaban el camino a los carros y desbarataban las comunicaciones más allá del campo de batalla. Así, las PzDiv penetrarían profunda y rápidamente tras las líneas del enemigo, que no podría reaccionar a la velocidad del avance alemán. Todo ello requería la motorización de la infantería divisionaria, de las unidades de apoyo y de la artillería.

La ruptura debía realizarse en una corta sección del frente, aplicando toda la fuerza disponible de una división en un área no mayor de cuatro kilómetros. Así se garantizaría la superioridad local y se podría concentrar el apoyo de la LW para ablandar la primera línea de posiciones. El asalto se realizaría en dos oleadas diferentes y consecutivas. Por la brecha se adentrarían como avanzada las unidades de reconocimiento, seguidas de cerca por el núcleo principal de la división: primero los carros y los zapadores, después la infantería, encargada de eliminar los núcleos de resistencia enemigos a medida que fueran sobrepasados, luego la artillería, que establecería posiciones sucesivas para enfrentarse a posibles contraataques y batir las defensas de la retaguardia enemiga, y finalmente, las unidades logísticas, de comunicaciones y mando.

Para hacer frente a estas exigencias se diseñó una poderosa estructura divisionaria, centrada en torno a una brigada acorazada (*Panzerbrigade*) dividida en dos regimientos de carros (PzReg), que a su vez se dividían en dos batallones acorazados (PzAbt). Cada PzAbt estaría formado por tres compañías de carros medios y una de carros pesados, cada una con 32 *panzer*, lo que suponía un total de 512 carros en la brigada. Este sistema *cuadrado* debía dar la suficiente flexibilidad como para ejecutar las operaciones previstas para la ruptura sin dispersar demasiado la fuerza acorazada.

La otra gran subunidad de la PzDiv era la brigada de apoyo (*Schützenbrigade*), con un regimiento de fusileros motorizados formado por dos batallones de infantería, un batallón de motocicletas y dos compañías de apoyo, una de ametralladoras y otra de armas pesadas.

Además de sus dos brigadas principales, la división alinearía un regimiento de artillería con tres baterías de campaña, un batallón anticarro con tres compañías PaK (Panzer Abwher Kanone), un batallón de zapadores (panzerpioneer) y un batallón de reconocimiento que debía contar, además de vehículos de ruedas, con otros cuarenta *panzer* lige-

ros. Completaban el despliegue las unidades de transmisiones y servicios más el núcleo de mando divisionario. La plantilla total de la división superaba los 16.000 hombres.

Dentro de estas formidables agrupaciones los carros cumplirían tres misiones diferentes. Primero, la ruptura, lo que implicaba una fuerte protección frente a las armas antitanque enemigas. Después, el reconocimiento armado, donde la velocidad sería decisiva. Tras el reconocimiento, sería necesario enfrentarse tanto a los carros enemigos como a las posiciones de retaguardia que fueran siendo encontradas, lo que requeriría por un lado un buen armamento perforante, y por el otro un cañón capaz de disparar proyectiles de gran capacidad explosiva.

Guderian consideró necesarios cuatro tipos diferentes de vehículos. En la ruptura, carros pesados con suficiente blindaje como para hacer frente a la artillería enemiga. Para la exploración, carros ligeros, lo bastante veloces como para esquivar el combate con los carros enemigos y lo bastante bien armados como para enfrentarse a objetivos *blandos*. Y dos tipos de carros medios para luchar tras las líneas enemigas: unos más ágiles, con una protección aceptable y armamento antitanque, otros algo más pesados y con un armamento mayor, capaz de eliminar posiciones bien protegidas. Además era preciso disponer de vehículos protegidos para que la infantería pudiera acompañar y proteger a los *panzer*. Dado que construir transportes sobre orugas resultaba costoso, se optó por emplear vehículos blindados semioruga, más baratos. También se necesitaban semiorugas para el remolque de la artillería, transporte de los suministros y recuperación de carros dañados. A estas necesidades había que sumar una ingente cantidad de camiones para transporte y remolque, más vehículos blindados de reconocimiento y enlace y motocicletas. Un parque móvil muy grande, con enormes necesidades de combustible y mantenimiento. Había ejércitos en Europa con menos vehículos que una PzDiv.

Todo esto estaba en proyecto ya que Alemania aún no tenía los medios necesarios para equipar a la naciente *Panzerwaffe*. A fin de ganar tiempo, se encargó en 1932 el desarrollo de un *tractor*, eufemismo tras el que se escondía un pequeño vehículo de enseñanza de bajo coste. Así, cuando llegaran los primeros carros de combate operativos, las tripulaciones estarían bien adiestradas. Al principio habría una gran penuria de medios y Guderian dejó muy claro que los *panzer* no debían emplearse en otras funciones que las prescritas por él. Si la infantería necesitaba medios de apoyo debería buscarlos en otro lado. Eso acarrearía una consecuencia inesperada, pero no adelantemos acontecimientos.

A finales de 1934 se ordenó el desarrollo de los primeros modelos. Había llegado el momento de pasar del papel a las factorías.

La primera generación: premisas

En los años 20, la industria alemana trabajó solapadamente en proyectos experimentales de carros camuflados como tractores de artillería. El Tratado de Rapallo en 1922 permitió a los alemanes disponer de zonas de prueba discretas en la URSS. No obs-

tante, la necesidad de mantener las apariencias y la falta de encargos en firme hicieron que las empresas implicadas (*Krupp*, *Porsche*, *MAN*, *Rheinmetall*, *Daimler-Benz* y *Henschel*) partieran con una notable desventaja práctica con respecto a ingleses, franceses o soviéticos.

El método de contratación del Ejército Alemán estaba muy compartimentado. El *Heereswaffenamt* (la secretaría de armamento) coordinaba las peticiones a la industria. Cada arma tenía un *WaPrüff*, un gabinete de trabajo (el de la *Panzerwaffe* era el nº6), responsable de su equipamiento que cursaba las especificaciones y estudiaba los proyectos y prototipos. El gabinete elegía y, tras las pruebas de preserie, se pasaba a la producción. Las reformas basadas en las pruebas o la experiencia se incorporaban a los modelos en producción y los ejemplares en servicio eran modificados al pasar por las factorías para reparaciones. No se planteó la adquisición de material extranjero, pero hubo cierta colaboración con empresas de otros países como la *Bofors* de Suecia.

Los recursos económicos eran asignados en los Planes Generales, que dependían de Göring. Éste era responsable de los presupuestos quinquenales del *Reich* por encima del propio ministerio de Economía, pero sus planes podían ser alterados por el *Führer* de acuerdo a las prioridades que considerase más importantes. La preeminencia que otorgó Hitler al rearme llevó a una expansión del ejército que superaba con creces las mayores esperanzas de los generales, pero los recursos de Alemania eran limitados, lo que trajo consigo serios desequilibrios en el equipamiento militar. Además, todo fue planificado calculando que no habría un conflicto antes de 1942, y el inicio de la guerra en 1939 obligó a soluciones de compromiso e improvisaciones sobre la marcha.

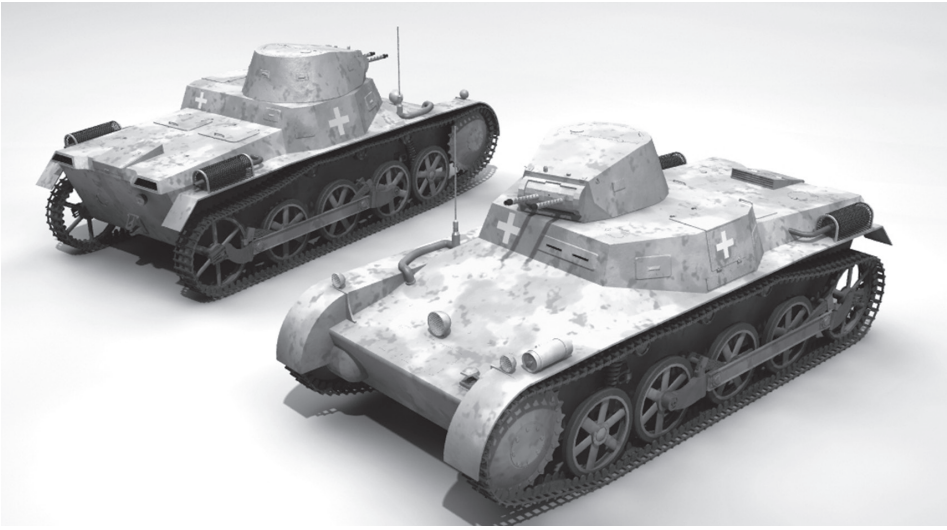
El volumen de trabajo que se esperaba de la industria era muy alto –y el desembolso sería enorme– y la *Panzerwaffe* debía equiparse en competencia no sólo con las otras armas del *Heer*, sino también con la *Luftwaffe* y la *Kriegsmarine*. Había que optimizar todo lo posible los medios disponibles y era necesario que las nuevas máquinas fueran eficaces pero razonablemente económicas. Esa premisa, unida a las limitaciones del diseño militar en el periodo de entreguerras, cuando aún no estaba claro con qué se iban a encontrar los *panzer* en el campo de batalla, marcó las líneas de trabajo de los primeros proyectos germanos.

La primera generación: diseños

De acuerdo a las previsiones del *Heer*, estas máquinas deberían estar disponibles en número suficiente para cubrir sus necesidades hacia 1941/1942.

Panzer PzKpfw I

El *Heer* necesitaba un carro de instrucción y en 1932 se cursó la petición para un *tractor industrial* con un peso de cinco a siete toneladas y una velocidad de entre 30 y 40 km/h. Entre las propuestas presentadas se seleccionó la de *Krupp*, basada parcialmente

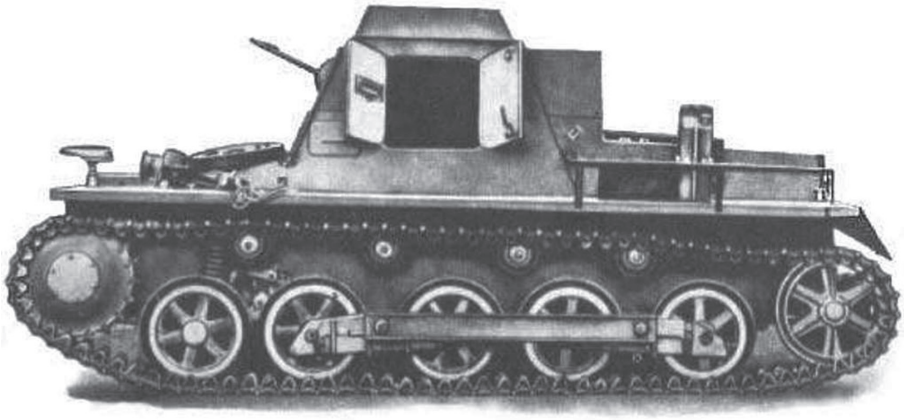


PzKfw panzer I Ausf.A

en las tanquetas *Carden Loyd*, que se habían podido estudiar en la URSS y Suecia. La empresa *Henschel* se encargaría de la producción.

El Pz I estaba armado con dos ametralladoras y su blindaje era apenas una declaración de intenciones (13 mm). Era vulnerable al fuego de armas automáticas, la metralla o las granadas, aunque según Guderian, los niños ya no podían agujerearlos con los lápices, como hacían con los carros de cartón y madera empleados hasta entonces.

La tripulación era de dos hombres, conductor y comandante. El tren de rodada de la primera versión (Ausf.A) era de cuatro ruedas, pero la fuerza de tracción era escasa y el motor de 45 hp no aportaba suficiente potencia. Otro motor de 57 hp resultó insu-



Kleiner panzer I Ausf.B. Nótese el tren de cinco ruedas

ficiente y la solución fue emplear uno de seis cilindros, algo mayor, alargando el chasis y pasando a un tren de rodada de cinco ruedas en la versión Ausf.B.

A partir de la versión estándar se desarrolló un modelo de mando basado en el chasis del Ausf.B, sin torre, llamado *Kleiner Panzerbefehlswagen* (pequeño vehículo acorazado de mando) con una sola ametralladora y un equipamiento de radio más complejo. La modificación de los chasis necesarios fue llevada a cabo por la *Daimler*. El mismo chasis se usó como ambulancia blindada, retirando los equipos de transmisiones para dejar sitio a dos camillas.

La producción en serie empezó a finales de 1933 y en cuatro años se recibieron 818 Ausf.A y 675 Ausf.B. (incluyendo 200 unidades Ausf.B en versión de mando).

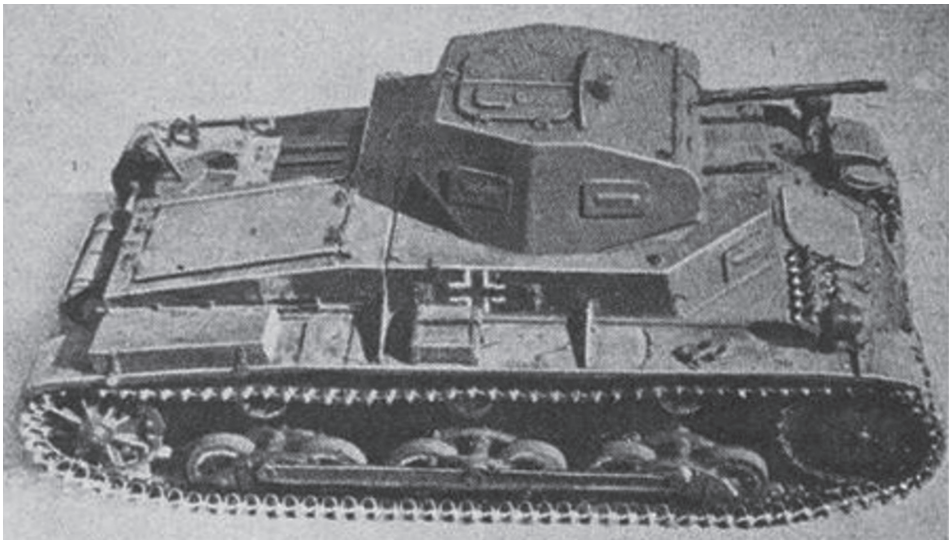
El Pz I era barato, sencillo de manejar y fácil de mantener. Se ajustaba perfectamente a las necesidades de instrucción del *Heer* y enseguida estuvo disponible en grandes cantidades. Fue una gran ayuda para las industrias implicadas puesto que les permitió adquirir experiencia de cara al diseño y producción de vehículos más pesados y complejos. Sin embargo, no era un vehículo de combate: su capacidad de supervivencia en un campo de batalla era ridícula y su potencia de fuego insignificante. Además, su empleo era engorroso: el jefe de carro era mando, radiotransmisor, cargador y tirador. Era un vehículo de entrenamiento, nada más. Su imagen, sin embargo, se popularizó enseguida ya que durante un tiempo fue el único carro del *Heer* y los noticiarios de Goebbels le sacaron mucho partido.

Hagamos una comparación. El Pz I tenía una movilidad, armamento y protección similares a los de los carros ligeros británicos *Mark VI*. Éstos, diseñados para el combate, se usaron entre 1939 y 1941 con resultados realmente penosos. En el mismo periodo, los alemanes tuvieron que emplear en el campo de batalla los Pz I, simples vehículos de instrucción, con razonable éxito. Si ambas máquinas eran comparables, la diferencia estaba en el modo de uso, no en la tecnología.

Panzer PzKpfw II

Los batallones acorazados debían equiparse con carros medios, pero el retraso en la puesta en producción de esos vehículos llevó a una solución de compromiso: un carro ligero que equiparía temporalmente a los PzAbt y más adelante pasaría a usarse en el batallón de reconocimiento. Tendría un peso de unas 10 tn, un cañón automático de 20 mm, tres tripulantes, velocidad de 35-40 km/h y blindaje frontal de 15-20 mm. La petición se cursó en el verano del 34 y a comienzos de 1935 se presentaron los prototipos de *Krupp*, *MAN*, *Henschel* y *Daimler*, seleccionándose el modelo *MAN*.

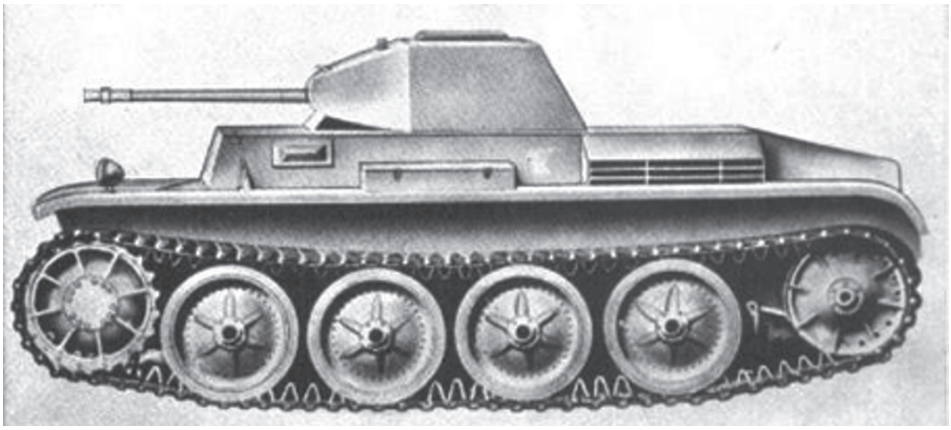
Las series Ausf.A1, A2, A3 y B se usaron para testar los problemas sobre la marcha y en esencia eran versiones agrandadas del Pz I. El Ausf.C definitivo dejó de lado la suspensión *Carden* por una de muelles para cinco ruedas independientes, con una rebaja en el perfil del chasis que reducía la silueta, y un blindaje incrementado a 30 mm. Llevaba un motor *Maybach* de 140 hp.



PzKfw panzer II Ausf.A

Para acelerar la producción se ofrecieron contratas adicionales a *Henschel*, *FAMO*, *MIAG* y *Wegmann*. Entre 1937 y 1940, el *Heer* recibió 1.113 unidades del Ausf.C. Además, *Daimler* diseñó una versión denominada Ausf.D/E, para las *Leichtedivision*. Éste modelo usaba una suspensión de barras de torsión para un conjunto de cuatro grandes ruedas al estilo *Christie* que daban una mayor velocidad al carro (hasta 55 km/h). Debido a la temprana desaparición de las LcDiv, sólo fueron entregados al *Heer* unos 50 ejemplares y los chasis posteriores se emplearon para otro tipo de vehículos.

PzKfw panzer II Ausf.C. En el lateral, se ve la palmera del Afrika Korps



PzKfw panzer II Ausf.E

El Pz II tenía un potencial de combate bastante reducido. Su armamento sólo era útil contra autos blindados y objetivos al descubierto, y aunque se planteaba el uso de munición explosiva, el peso del propio proyectil era demasiado reducido como para suponer una amenaza seria para objetivos medianamente protegidos. No obstante, suponía un importante avance respecto al Pz I. Se trataba de un vehículo con una pegada considerable para su coste, peso y velocidad, mucho más potente que sus contrapartes inglesas, e idóneo para las misiones de reconocimiento. Pero la *Panzerwaffe* aún no tenía un verdadero carro de combate.

Panzer PzKfw III

Guderian tenía en mente dos tipos de carro medio, uno con un cañón de gran calibre y otro con un cañón antitanque: este último sería la base de los PzAbt, equipando tres de sus cuatro escuadrones. Debía ser versátil, lo bastante poderoso como para enfrentarse a las unidades acorazadas del adversario y con suficiente movilidad como para aprovechar el éxito. Se solicitó un vehículo de 15 a 20 tn de peso, cuya torre debía aceptar un cañón de alta velocidad de 50 mm y capaz de alcanzar los 40 km/h. La anchura del carro tenía que adecuarse al transporte por ferrocarril y su volumen debía permitir el paso por los puentes y túneles en uso en Alemania, todo ello dentro del límite de 24 tn de carga soportada por la mayoría de dichos puentes. Participaron en el concurso *MAN*, *Daimler*, *Rheinmetall* y *Krupp*.

Daimler Benz presentó el prototipo más aceptable y recibió el contrato de desarrollo y producción. El Ausf.A salió de las factorías en 1936; usaba una suspensión de barras y muelles con tren de cinco ruedas de gran tamaño más dos rodillos de retorno, y estaba armada con un cañón de 37 mm, dos ametralladoras coaxiales y una en la barcaza. Además del tren de rodaje, otra diferencia visible entre el Ausf.A y las versiones posteriores del Pz III es el mantelete, en el que había un receso en la abertura de cada una de las ametralladoras. Se instaló un cañón de 37 mm por razones logísticas: el *Heer*