

De La Guerra

Revista de historia militar moderna y contemporánea

EL ZEPELÍN COMO ARMA DE ATAQUE

Nacimiento, vida y muerte del gigante de los cielos



LA BATALLA DE PAVÍA

El fin de la caballería medieval

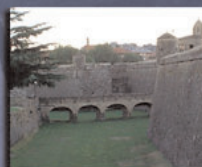
EL ASEDIO DE CHOLM

La Wehrmacht en problemas



LA CIUDADELA DE JACA

El baluarte de los Pirineos



FICHA TÉCNICA: EL HMS DREADNOUGHT



Revista digital de historia militar moderna
y contemporánea

Nº 0
AÑO I
MAYO 2006

DIRECCIÓN (Revista)

Esteban Soteras

**DIRECCIÓN (Números
monográficos)**

José Ignacio Pasamar

REDACTOR JEFE

Francisco Medina

REDACTORES

Ángel Muñoz

David Nieva

José Miguel Fernández

DISEÑO Y PAGINACIÓN

Esteban Soteras

Carlos De La Rocha

AGRADECIMIENTOS A

José Manuel Gil

Satrapa1 (www.satrapa1.com)

Si desea contactar con nosotros, escriba un
correo electrónico a siguiente dirección:

delaguerra@delaguerra.es

Todos los textos son propiedad de ésta
publicación. Queda terminantemente
prohibida su reproducción sin permiso
expreso de la revista.

www.delaguerra.es

SUMARIO

EDITORIAL

Pag. 3

LOS ZEPELINES COMO ARMA DE ATAQUE

Pag. 5

Historia, desde su creación hasta su abandono, de la aeronave que fue sinónimo de terror para la población civil durante la Gran Guerra

LA BATALLA DE PAVÍA

Pag. 13

En los jardines cercanos a ésta ciudad italiana murió una forma de hacer la guerra que había durado siglos. La caballería pesada, el arma mas terrible en la Europa de la Edad Media, cedió el protagonismo a la infantería en el campo de batalla.

FICHA TÉCNICA

Pag. 20

El HMS Dreadnought: el navío que sirvió de ejemplo a todos los acorazados contruídos posteriormente gracias a su innovador diseño

LA CIUDADELA DE JACA

Pag. 23

Primero castillo, luego ciudadela, la fortaleza de Jaca ha sido testigo y protagonista de la historia militar de los últimos siglos.

EL CERCO DE CHOLM

Pag. 29

Los soldados de la Wehrmacht, que pocas semanas antes habían recorrido con facilidad el terreno hacia Moscú, se ven obligados a defender ésta población de los decididos contraataques soviéticos en medio del cruel invierno ruso.

Editorial

El presente proyecto es el fruto de una aventura en la que nos hemos embarcado varios estudiosos de la Historia Militar, cada uno de los cuales ya hemos realizado nuestras primeras armas en el medio de comunicación por excelencia de nuestra era: Internet. Por lo tanto, hemos decidido aunar nuestros esfuerzos y experiencias para poner en marcha este proyecto, una revista de Historia Militar y, sobre la base de ésta, la creación de un Portal de Historia Militar que sirva de referencia para todos los aficionados de lengua española. Sabemos que la empresa es ardua, quizás demasiado ambiciosa, pero creemos que vale la pena intentarlo.

Más aún si contemplamos el triste panorama de la Historia Militar en nuestro entorno lingüístico y lo comparamos con la multitud de portales y revistas que existen en otros idiomas, mayoritariamente en inglés. Es un proyecto ambicioso, lo sabemos, y es por ello que solicitamos la colaboración de todo aquel aficionado a la Historia Militar que desee participar, ya sea en la redacción de artículos para la revista o el portal o en cualquier otra actividad. Queremos y deseamos que ésta obra sea de todos, que cada uno aporte su grano de arena, no importa en que forma o intensidad.

Como ya hemos mencionado, este portal y su revista nacen con una vocación de servicio para toda la comunidad hispanohablante de aficionados a la Historia Militar. No va a ser un foro. Pese a que quizás más adelante consideremos añadir ésta opción, opinamos que ya existe en nuestro idioma una amplia oferta de sitios de debate que no tiene nada que envidiar a la existente en otras lenguas. Nuestro objetivo es otro: aspiramos a convertir a *delaguerra.es* en una gran enciclopedia *online* sobre Historia Militar. Para ello, aparte de los mencionados artículos y revista, publicaremos traducciones de documentos, artículos y obras no disponibles en nuestro idioma, críticas de libros y películas de temática militar y cualquier otro campo de interés que se sugiera. Repetimos que para sacar adelante este proyecto es absolutamente indispensable vuestra colaboración. Creemos que es ya hora que los aficionados a la Historia Militar aunemos nuestros esfuerzos y creemos un punto de encuentro para compartir información sobre nuestra común afición.

Con respecto al ámbito temporal, hemos decidido abarcar solamente las Edades Moderna y Contemporánea, es decir, desde el momento que se comienza a generalizar el uso de la pólvora en los ejércitos hasta la actualidad. Creemos que este ámbito cronológico es el que tiene mayor interés para la Historia Militar, pues ha sido durante él cuando el armamento y el arte de la guerra han experimentado su mayor evolución. Ha sido también durante éste periodo cuando la guerra, desgraciadamente, ha alcanzado repercusiones a nivel mundial, sobre todo en los dos últimos siglos. Otra razón de peso que nos ha movido a centrarnos en este marco cronológico es que ya existen varios y excelentes portales y revistas sobre la Historia Militar en las Edades Antigua y Media. A éste respecto, queremos expresar nuestro reconocimiento y agradecimiento a Carlos, webmaster y creador del portal *www.satrapa1.com* y editor de la “Revista Digital de Historia Antigua y Medieval”, por su magnífica labor de divulgación y su ayuda en la creación de éste nuevo proyecto.

En cuanto al nombre elegido, “De la guerra”, quiere venir a reconocer el papel de la guerra como motor de la Historia, al tiempo que es un homenaje a uno de los grandes pensadores militares, el general prusiano Karl von Clausewitz, y a su obra fundamental. Somos conscientes de que en la actual moda de “lo políticamente correcto” en la que vive instalada nuestra sociedad nuestro proyecto puede sonar caduco y reaccionario, pero es algo que no nos importa en absoluto. La guerra, en contra de lo que parece dictar ésta moda, es inherente al ser humano, a su historia y a su desarrollo. Negar este hecho, aparte de ser una falacia intelectual, es ignorar la importancia que ha tenido la guerra en el desarrollo cultural y tecnológico de la especie humana.

Y es a ésta especie a quien corresponde, mediante el estudio y la comprensión de los hechos del pasado, extraer las lecciones pertinentes para evitar que tales tragedias y errores se repitan en el futuro. Todos sabemos que la guerra implica dolor y sufrimiento, pero darle la espalda como realidad vinculada a la condición humana, aparte de ser un error, solamente serviría para que en los conflictos venideros tales horrores y sufrimientos sean, si cabe, aún mayores que los pasados.

Como dijo von Clausewitz: “La guerra es la continuación de la política por otros medios”. Mal que nos pese, éste es un hecho perfectamente constatable a lo largo de toda la Historia.



EL CONDE ZEPPELIN

El conde Ferdinand Von Zeppelin nació en 1.838 en la ciudad de Konstanz (Constanza), junto al lago de mismo nombre y en el cual realizaría muchos de los vuelos de prueba de sus futuras creaciones. Estudió en la academia militar de Ludwigsburg y en la universidad de Tübingen. Tras acabar sus estudios, sirvió primero como observador militar en Estados Unidos, fue durante este periodo donde tuvo su primer contacto con los globos (1), ya de regreso nuevamente en Alemania tomó parte en la guerra franco-alemana de 1.870 – 1.871, en donde una vez más pudo observar el empleo de ingenios aerostáticos sobre París.

Se retiró del ejército en 1.891 con el rango de general de brigada. A partir de entonces se dedicó a la que siempre fue su gran pasión: los globos aerostáticos. La idea que rondaba su mente era simple pero ingeniosa: ¿Por qué no cerrar varios globos en una estructura semirrígida aerodinámica y dotarles de elementos de dirección y propulsión?



El conde Zeppelin, observando a uno de sus artefactos en pruebas

El primer prototipo de un ingenio de tales características fue finalizado y probado en Julio de 1.900; los hermanos Wright no harían volar su famoso

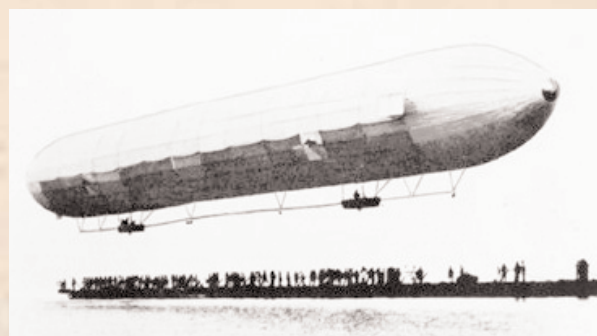
(1) El globo vuela gracias a que es más ligero que el aire. Va relleno de un gas (aire caliente, helio, hidrógeno..., cuya densidad es más pequeña que la del aire que rodea al globo) que pesa menos que el propio aire. Al ser el peso del globo menor que el empuje que sufre («...vertical, hacia arriba, e igual al peso de aire que el globo desaloja...») el globo se eleva, hasta que se establece el equilibrio de fuerzas: peso del globo, más peso de tripulantes, barquilla... etc = fuerza de empuje.

primer avión hasta 1.903. Se denominó *Luftschiff* (Aeronave) *Zeppelin 1*, o LZ-1, para abreviar. El enorme artefacto consiguió despegar, pero tuvo que aterrizar tras 18 escasos minutos de vuelo.

Cinco años después, pese a las dificultades económicas que suponía para el conde tener que financiar los prototipos con su propio dinero, se construyó el LZ-2; el conde Zeppelin era un hombre tenaz. Pero durante su primer viaje, el LZ-2 también acabó en el suelo al poco de emprender vuelo.

Para el LZ-3 y los dirigibles posteriores, Zeppelin delegó en el brillante ingeniero Ludwig Dürr, quien empezó a añadir innovaciones técnicas como los grupos electrógenos, las aletas de compensación y los timones de profundidad; posteriormente, el LZ-4 sería el primer dirigible en realizar viajes a lo largo de Alemania. Pero durante una parada fue arrastrado por el viento y chocó contra un bosque; el hidrógeno del dirigible se inflamó a causa del impacto. Por primera vez, el liviano gas daba un aviso del peligro que entrañaba su empleo en los dirigibles. El helio, otro gas más ligero que el aire, también se podía emplear, aunque su mayor densidad hacía que fuese capaz de levantar menos carga útil a igual volumen de hidrógeno y bastante más difícil de conseguir en la Alemania de la época.

Zeppelin y sus colaboradores decidieron renunciar. Sin embargo, una espontánea aportación de fondos del pueblo alemán, el conde era un hombre muy popular entre sus conciudadanos, dotó a Zeppelin de ingentes cantidades de dinero con las que proseguir sus investigaciones. Gracias a ello, la *Luftschiffbau*



El LZ-1, el primer zepelín, en su primera prueba

Zeppelin, construcciones aeronáuticas Zeppelin, compañía fundada por el conde para la fabricación de sus aeronaves, prosiguió el desarrollo de los imponentes dirigibles, estos fueron destinados a vuelos de lujo sobre toda Europa en los que gente dispuesta a pagar una pequeña fortuna gozaba el privilegio de surcar el cielo del continente. Así, con pacíficos vuelos turísticos, transcurrieron los primeros años del siglo para los dirigibles... hasta que estalló la Gran Guerra.

DE VEHÍCULO DE PLACER A ARMA OFENSIVA

Era evidente que el nuevo invento tenía cierto potencial militar. De hecho, el primer dirigible medianamente exitoso, el LZ-3, entró en servicio en el ejército alemán en 1909. En 1914, además de las tres naves comerciales que existían, había ocho dirigibles rígidos en toda Alemania empleados por el ejército. Tres operaban en la parte occidental del país y tres en territorios del este. La marina tenía uno en Hamburgo y otro en construcción. Pero ninguno de éstos dirigibles estaba realmente preparado para la guerra.

El capitán del zepelín *Sachsen*, Ernst A. Lehmann, escribe sobre sus impresiones al estallar la guerra, tras ser movillizado : “(...) ¿Cómo se emplearían las aeronaves? Algunos de nosotros discutimos largo y tendido el tema mientras esperábamos órdenes más específicas. El Zeppelin no había figurando en ninguno de los planes de guerra del estado mayor (...) Aunque Alemania, como otras naciones, había desarrollado maniobras militares, y los militares tenían planes exhaustivos sobre que hacer en caso de guerra, las aeronaves no se hallaban incluídas en ellos; a los militares no les gustaban como armas de guerra (...) Con todo, nosotros mismos no vimos todas las posibilidades militares. Nuestra experiencia y entrenamiento se debían al vuelo en líneas comerciales”.

Las naves se enviaron al ataque tan pronto como estuvieron alistadas para el combate. Sin embar-

go, se perdieron tres aeronaves en poco tiempo, debido a que los zepelines fueron enviados realizar ataques contra el grueso del ejército francés. La nutrida concentración de fuego de fusilería de las tropas, unida al fuego de los cañones antiaéreos, hizo de los dirigibles una presa relativamente fácil. Los aviones también tuvieron sus primeras oportunidades contra estos monstruos voladores. Ya durante este primer enfrentamiento se hizo patente para sus oponentes la necesidad de utilizar balas incendiarias en lugar de las convencionales, ya que estas solo producían pequeños escapes de gas sin provocar la ignición del dirigible. Asimismo se hizo evidente que en el futuro sería mucho más prudente realizar incursiones nocturnas. En resumen, el zepelín, a pesar de sus posibilidades también estaba mostrando graves carencias en su uso táctico.

El ejército intentó, con sus zepelines, el bombardeo sobre núcleos urbanos. Lieja, y Amberes, que fue víctima del primer *raid* nocturno de la historia, fueron atacadas Sin embargo, aún no existía siquiera un tipo de bombas diseñadas específicamente para ser lanzadas desde los dirigibles, aunque en todas las bases de zepelines se había hecho buen acopio de obuses convencionales en previsión de que el bombardeo sería la principal labor del nuevo arma.

No obstante, la marina del Kaiser tenía grandes esperanzas depositadas en el nuevo ingenio, pues suponía una excelente manera de realizar reconocimientos aéreos sobre el mar. Hasta entonces se dependía de los cruceros rápidos para éstas tareas, y la marina alemana no tenía muchos. Por lo tanto la *Kaisermarine* fue la gran impulsora del uso militar de los zepelines, e incluso disponía de su propio programa para el diseño de dirigibles, no dependiente del ejército. El capitán Peter Strasser fue el alma mater de éstos zepelines, diseñados para reconocimiento pero empleados también como armas de ataque sin problema alguno.

LOS BOMBARDEOS



El L-6, adquirido por la marina alemana como unidad de exploración marítima

Durante 1914 la marina adquirió nuevas unidades. El ingeniero aeronáutico Hugo Eckener fue el encargado de dirigir la construcción de un nuevo diseño de dirigible, con notables mejoras. Estas nuevas naves fueron empleadas en un principio en reconocimientos del Mar del Norte, e incluso eran capaces de amerizar y entablar combate con navíos de superficie.

El éxito en tales misiones hizo que la *Kaisermarine* insistiera en el empleo de los dirigibles para el bombardeo de Gran Bretaña, y el Kaiser, reacio

atacar ciudades enemigas. En palabras de Lehmann, *"Mientras el alto mando deliberaba sobre el ataque a Inglaterra con zepelines,, el pueblo clamaba insistentemente por la destrucción absoluta de Londres y otras ciudades. Era lo que la gente esperaba. Desde el punto de vista moral, decían, estaba justificado a causa del bloqueo inglés a Alemania"* Evidentemente, el poder ofensivo de los zepelines estaba sobrevalorado, aunque si se hubiesen autorizado ataques masivos con bombas incendiarias en vez de con explosivas, es posible que los ataques hubiesen podido ser mucho más devastado-



Un periódico francés refleja la noticia del bombardeo de Amberes por zepelines

en un principio, acabó cediendo. En Enero de 1915 se produjo el primer bombardeo sobre territorio británico, con un exiguo balance de dos muertos y 16 heridos.

De éste modo, los dirigibles de la marina alemana se emplearon simultáneamente para patrullar el mar y para bombardear Gran Bretaña, aunque la frecuencia de ataques era bastante baja, alrededor de uno cada 15 días: las misiones de los Zeppelines eran demasiado dependientes de las condiciones meteorológicas. Sin embargo, la *Kaisermarine* seguía entusiasmada con sus dirigibles y solicitó permiso al Kaiser para extender los bombardeos a la ciudad de Londres, ya que hasta entonces no se había atacado directamente la capital británica sino tan sólo instalaciones militares costeras. Tras una serie de bombardeos del territorio alemán por parte de aviones franceses, el Kaiser finalmente accedió. El objetivo de éstas incursiones era, más que provocar daños militares, interferir los sistemas de producción y logístico enemigos en su propio territorio, buscando en un principio atacar lugares clave como diques, arsenales, estaciones de ferrocarril e incluso el mismo banco de Inglaterra. Más tarde se haría evidente que era casi imposible conseguir semejante precisión en el bombardeo. Éstas misiones también eran una buena forma de subir la moral a las tripulaciones asignadas a las aburridas tareas de reconocimiento.

Sin embargo, desde el punto de vista de la población civil no había tanta reticencia a la idea de

res. Por otra parte, había órdenes expresas del propio Kaiser de no atacar bajo ningún concepto lugares tales como la abadía de Westminster o la residencia real, por ello, las tripulaciones preferían atacar el extrarradio londinense y no arriesgarse a dañar uno de éstos lugares.

Así, en Mayo de 1915 se produjo el primer bombardeo sobre la capital británica, con escasas bajas y daños materiales. Pero no sería hasta el 8 de Septiembre cuando se produciría un ataque de grandes dimensiones sobre Londres, en el que se causaron graves daños materiales y durante el cual un dirigible, el L-13, llegó incluso a bombardear la mismísima City londinense. Éste ataque fue el de mayor balance destructivo de toda la contienda llevado a cabo por los zepelines, pero aún así los daños no fueron graves.

La capital francesa no se libró de los bombardeos aéreos alemanes. En Marzo del mismo año comenzaron los ataques sobre París. Sin embargo, para los alemanes era más simple bombardear Londres, pues el camino que debían recorrer los dirigibles, pese a ser casi el doble de largo, era casi todo sobre el mar y territorio amigo. Además, los franceses fueron más obstinados en la defensa de su capital. Por ello Londres siguió siendo el objetivo preferido de los leviatanes del Kaiser.

En ésta misma época, Hindenburg, quien aún veía grandes posibilidades en las aeronaves, intentó uti-



El LZ-62, zepelín que realizó 115 misiones sobre Inglaterra durante la 1GM

lizarlos en el frente ruso en ataques tácticos del mismo modo en que habían sido empleados al estallido de la guerra. Ocurrió lo mismo que entonces: los zepelines, a plena luz del día, volvieron a ser un blanco fantástico para las balas de los soldados. Pese a ello, la media docena de unidades que operaron en esta zona consiguieron ciertos éxitos, pero no fueron en modo alguno golpes decisivos contra el enemigo

En 1916 el entusiasmo por las aeronaves decreció algo. La pérdida de cuatro unidades sobre los campos de batalla de Verdún supuso el fin del empleo de los zepelines en los bombardeos tácticos y su uso por parte del ejército, que poseía una flota propia. Sin embargo, los ingenieros alemanes estaban proyectando nuevos modelos, más grandes y mejor equipados, para continuar con los prometedores bombardeos estratégicos.

EL PRINCIPIO DEL FIN

Hasta 1916, sólo se había logrado el derribo de un zepelín sobre suelo enemigo. Fue gracias a un avezado piloto inglés que, durante una misión de bombardeo contra las bases de los dirigibles - este tipo de misiones era la única medida seria que se había adoptado contra los dirigibles hasta ese

momento- divisó al L -37, que volvía de una misión de bombardeo sobre Londres. El teniente Warneford se las compuso para seguir al dirigible, colocarse sobre él y soltarle encima su carga de seis bombas, las cuales causaron la destrucción de la aeronave.

Sin embargo, éste intrépido ataque fue un incidente aislado. Hasta la fecha, los ingenios del *Graf Von Zeppelin* habían llevado a cabo su misión de terror con impunidad, pues las balas de las ametralladoras de los aviones sólo podían provocar pequeñas fugas en los globos de hidrógeno de los dirigibles. Además, éstos a su vez estaba equipados con ametralladores de defensa cercana que hacían muy difícil la tarea de acercarse al aparato. Los británicos decidieron que era preciso hacer algo más efectivo para acabar con las temibles aeronaves alemanas.

Hacia el verano de 1916 todos los aviones ingleses se encontraban armados con un nuevo tipo de munición incendiaria – dotada de fósforo- para sus ametralladoras. Estas balas podían aprovechar las fugas de gas provocadas por otros impactos para inflamar el hidrógeno fugado y convertir al zepelín en una antorcha volante. En Septiembre de 1916 se consiguió el primer derribo con ésta nueva táctica. Un avión británico derribó un dirigible de un grupo de 12 que se dirigían a realizar un raid sobre las islas. Sin embargo, al almirantazgo alemán no se dejó afectar de momento por el derribo; el zepelín derribado, el SL-11 (SL de *Schutte-Lanz*, la otra compañía, menos conocida, que fabricó dirigibles en Alemania durante la Primera Guerra Mundial) era un modelo viejo perteneciente al ejército y no uno de los más avanzados modelos de la marina.



Cráter creado por la bomba de un zepelín en París



Los tres grandes impulsores del zepelín durante la Primera Guerra Mundial: En el centro, el conde Zeppelin, padre de la criatura. A la izquierda, Hugo Eckener, ingeniero encargado del desarrollo de éstas aeronaves durante la Gran Guerra. A la derecha, el capitán de fragata Peter Strasser, conocido como *der Führer der Luftschiffe* (El líder de las aeronaves) por el empeño que puso durante toda la Gran Guerra en el empleo del dirigible como arma ofensiva.

Pero los británicos estaban empeñados en acabar con los *Childkillers* – asesinos de niños, nombre con el que se les bautizó tras los primeros *raids*-. Se habían construido nuevos aeródromos y se dotó a las defensas antiaéreas de reflectores de búsqueda más potentes, a lo que los alemanes respondieron pintando la panza de los dirigibles de negro, lo cual se puede decir que fue uno de los primeros usos del camuflaje en el aire.

Tres semanas más tarde la situación empeoró; dos de los doce dirigibles empeñados en una incursión fueron derribados. Y esta vez sí eran modelos de la marina de última generación. Además, los daños causados por las bombas de los zepelines eran cada vez menores. Y existía otro serio problema: la escasez de tripulaciones entrenadas disponibles. Recordemos que al estallido de la guerra sólo había alrededor de una decena de dirigibles en activo. El capitán Lehmann conocía muy bien el problema, pues él ya era piloto al estallar la guerra: “*Es preciso más de un año de experiencia para que un capitán pueda reaccionar ante cualquier emergencia (...) Lo mismo sucede con el primer oficial, el jefe de máquinas o el ingeniero jefe*”. Sin embargo, no había ni tiempo ni dirigibles para emprender un programa eficaz de entrenamiento en medio de la guerra. Las tripulaciones debían aprender durante las misiones donde cada ataque era una nueva lección vital.

El ejército alemán empezó a desilusionarse con los ingenios del conde y empezó a pensar en el uso de los nuevos aviones de bombardeo *Gotha* y *Giant*, que volando en formación y a la luz del día conseguían unos resultados mucho mejores. La marina, no obstante, seguía confiando en sus aparatos. Su esperanza era

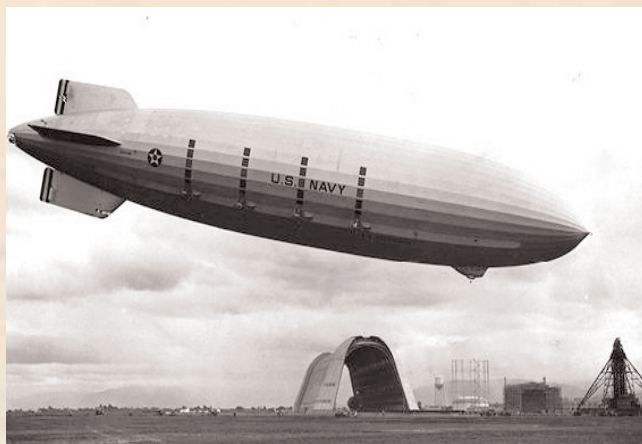
producir modelos que volasen más alto, allá donde los aviones no pudieran alcanzarlos. Esto llevó al desarrollo de una tercera generación de zepelines capaces de superar los 7.000 metros de altitud durante sus vuelos.

Ello conllevó varios problemas: para poder alcanzar tal cota fue preciso reducir el peso por medio de eliminar parte de las armas de defensa del aparato. Además, el frío y la escasez de oxígeno a tales altitudes suponían un serio problema para el funcionamiento de los motores. La navegación era más complicada y la gran altura hacía los bombardeos menos precisos. Pero todo parecía compensarse por la inmunidad que, en teoría, confería a los dirigibles el vuelo a tales altitudes. De hecho, el primer ataque de este tipo de aeronaves, lanzado en Octubre de 1917, sólo fue detectado por los ingleses cuando las bombas tocaron el suelo. No obstante, aunque los nuevos navíos eran capaces de alcanzar grandes alturas, debían obviamente descender para aterrizar. Los zepelines de este primer ataque a alta cota fueron atacados aprovechando esta circunstancia y la mitad de los dirigibles empeñados en el raid fueron destruidos.

A partir de entonces, la carrera de los dirigibles de combate cayó en picado, pues a lo dudoso de su eficacia se unieron una serie de explosiones fortuitas que acabaron con varios aparatos en tierra. En Agosto de 1918 se intentó el último gran raid de los zepelines sobre Gran Bretaña. Fue un fracaso, pues para entonces los aviones británicos ya eran capaces de alcanzar las alturas a las que operaban los dirigibles. En esta incursión murió el abanderado de los dirigibles en la marina: el capitán Strasser. Era el fin del globo dirigido como arma ofensiva.

TRAS LA GUERRA

Estaba claro que el impacto de los zepelines durante la Gran Guerra había sido más psicológico que real. Pese a que los daños que provocaban eran reducidos, su imponente tamaño y la posibilidad de ataque a



El USS Macon. Al fondo, su hangar.

los civiles en la retaguardia supusieron un fuerte impacto. El zepelín inauguró lo que sería de uso habitual durante la siguiente guerra mundial: el bombardeo estratégico y de terror. Sin embargo, los daños causados al enemigo eran considerablemente menores económicamente que los costes que había supuesto para Alemania la construcción de las enormes aeronaves. Cada aeronave sólo podía llevar unos 1.000 Kg. de bombas, capacidad similar a la de dos cazabombarderos de la 2GM. Además, de las 67 unidades construidas, sólo 16 acabaron la guerra sin ser destruidas. Pese a todo, los aliados habían quedado tan impresionados por la nueva arma que el Tratado de Versalles obligaba a Alemania a entregar todos los zepelines que le quedaban, si bien la mayoría fueron destruidos ante tal perspectiva por sus propias tripulaciones .

Los Estados Unidos pensaron que podían construir sus propios dirigibles, basándose en los diseños alemanes y con la ayuda del propio Eckener, que había asumido el control de la *Zeppelin* tras el fallecimiento del conde en 1917. Pero debían solventar su principal inconveniente: el empleo de hidrógeno. No estaban obligados a construirlos con éste gas, pues ellos disponían del helio necesario para hacer volar dirigibles. Pese a que el helio obligaba a construir aeronaves mayores para la misma carga útil – o bien a reducir ésta a igual tamaño – los americanos lo emplearon, pensando que la mayor seguridad del helio lo valía.

El programa americano de zepelines parecía tener cierto éxito, e incluso se llegó a construir un dirigible-portaaviones, el *USS Macon*, capaz de navegar con 5 aviones que podían despegar y aterrizar en él – siempre y cuando el piloto fuese lo suficientemente temerario para intentar tan arriesgada maniobra -. No obstante, aunque los dirigibles americanos no ardieran, seguían siendo muy vulnerables a las inclemencias del tiempo y muchos acabaron estrellándose. Al final de decidió abandonar el programa. Por su parte, la Alemania de posguerra de Weimar, y posteriormente la



Bomba del tipo arrojado desde los zepelines

de Hitler, intentó un tímido resurgimiento de su programa de dirigibles a la sombra del norteamericano. Estos nuevos zepelines estarían destinados al transporte de



El *Hindenburg* explota sobre Nueva Jersey: el futuro de zepelín ha muerto

pasajeros a grandes distancias.

Tres grandes dirigibles fueron construidos: el LZ-127 *Graf Zeppelin*, el LZ-129 *Hindenburg*, y el LZ-130 *Graf Zeppelin II*. El *Graf Zeppelin*, construido en los años 20, se convirtió en el dirigible de mayor éxito hasta la fecha, consiguiendo realizar 144 vuelos transoceánicos – e incluso una vuelta al mundo en 12 días – en los que el pasaje disfrutaba de una total tranquilidad durante el vuelo. El éxito del *Graf Zeppelin* llevó a la construcción del grandioso *Hindenburg* en 1936, un lujoso dirigible que se convirtió en uno de los iconos de la Alemania Nazi, pese a la reticencia de Eckener. En realidad se pensaba bautizarlo como *Hitler*, pero el *Führer* no quería que nada susceptible de ser destruido con relativa facilidad llevase su nombre.

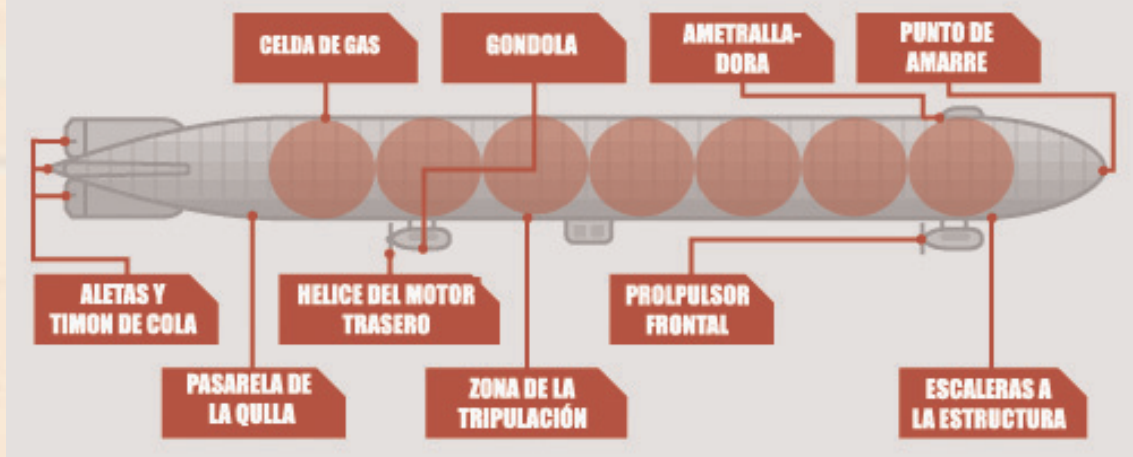
Sin embargo, el desastroso final del *Hindenburg* en 1937 causó tal conmoción que se decidió terminar con el programa de dirigibles. El *Graf Zeppelin II* no llegó a volar, y se dismanteló en 1940 acabando con la carrera de una aeronave que tuvo cuatro décadas de dudoso éxito.

ASPECTOS TÉCNICOS DE LOS ZEPELINES

Armamento

Al comienzo de la guerra, la falta total de previsión en el empleo de los zepelines como arma ofensiva hizo que no existiera ningún diseño específico de bomba para ellos y las tripulaciones y equipos de las bases tuvieron que ingeniárselas como pudieron. La primera solución adoptada fue usar directamente obu-

PARTES DE UN ZEPELIN



Partes básicas de un zepelín

ses de artillería con una sábana atada en su parte posterior que hiciese las veces de timón de dirección; una solución sencilla pero eficaz.

Al poco tiempo se enviaron a las bases bombas diseñadas específicamente para el bombardeo desde dirigibles; sin embargo, no fueron muy bien acogidas, pues eran en opinión de las tripulaciones menos efectivas que sus bombas improvisadas. También se empezó a investigar con bombas incendiarias, las cuales aún no existían en el ejército alemán en 1914. Incluso se empezó a pensar en las medidas de defensa. La primera solución adoptada, un tanto ingenua, fue colocar redes sobre los techos de los edificios, que atrapasen la bomba sin activar su espoleta. Pronto se hizo evidente que tales redes eran inútiles. Posteriormente, se desarrollaron bombas bastante similares a las empleadas en bombardeos aéreos de saturación que fueron las empleadas hasta el final de la guerra.

Con respecto a las armas de autodefensa de las aeronaves, en un principio se limitaron a los revólveres y fusiles portados por la propia tripulación. Al poco tiempo se instalaron ametralladoras en las partes superior e inferior del dirigible que cubrían casi todo el espacio alrededor de la nave; esto hacía para los aviones muy peligroso el intentar ataques directos, pues los ametralladores del zepelín, situados en una nave muy estable, tenían muchas mejores oportunidades de acertar que los estresados pilotos.

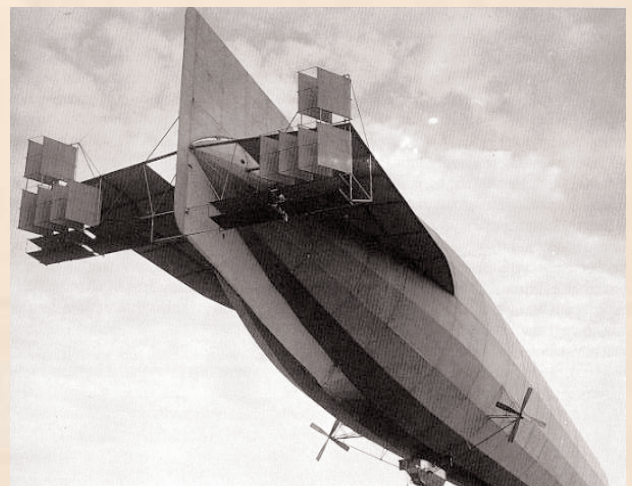
Diseño

El primer zepelín de la historia, el LZ-1 sentó las bases de lo que serían los modelos siguientes: Constaba de 17 globos rellenos de hidrógeno y confinados en una estructura tubular rígida de unos 140 metros de longitud cubierta por lona. El navío estaba gobernado por timones situados en la parte frontal y trasera, y

se desplazaba gracias a dos hélices movidas por dos motores *Daimler* de 15 caballos de potencia cada uno. Era capaz de llevar 5 pasajeros.

Todos los modelos siguientes eran básicamente mejoras de éste aparato, pero las ideas fundamentales no variaron. El esqueleto interior evolucionó de la estructura de madera primitiva a una mucho mejor de duraluminio. Un dato curioso es que para la confección de las celdas interiores que portaban el gas se empleaba tripa de animal, por lo que toda la producción nacional de éste material se convirtió en “artículo militar”. La goma era más peligrosa, pues ésta almacena carga electrostática y por consiguiente es capaz de provocar chispas que incendiasen el hidrógeno mientras que la tripa de cerdo no.

Se añadió una quilla con una pasarela que per-



Vista trasera de un zepelín de la Gran Guerra.
Se puede ver el conjunto de timones de dirección en la cola



Góndola de observación empleada por los dirigibles para no revelar la presencia de la aeronave

mitía a la tripulación andar a lo largo de la aeronave; esta zona se convertiría en el lugar de almacenamiento de bombas y en habitáculo de la tripulación. Se podía acceder a la estructura interior para el mantenimiento de las celdas de gas -grandes como casas- y para el acceso a la ametralladora situada en la parte superior. Cuando la tripulación accedía al interior del dirigible, debían portar batas especiales sin botones que evitasen cualquier posibilidad de desgarrar las celdas, así como zapatillas de fieltro. Las reparaciones de las celdas en pleno vuelo eran auténticos trabajos de precisión.

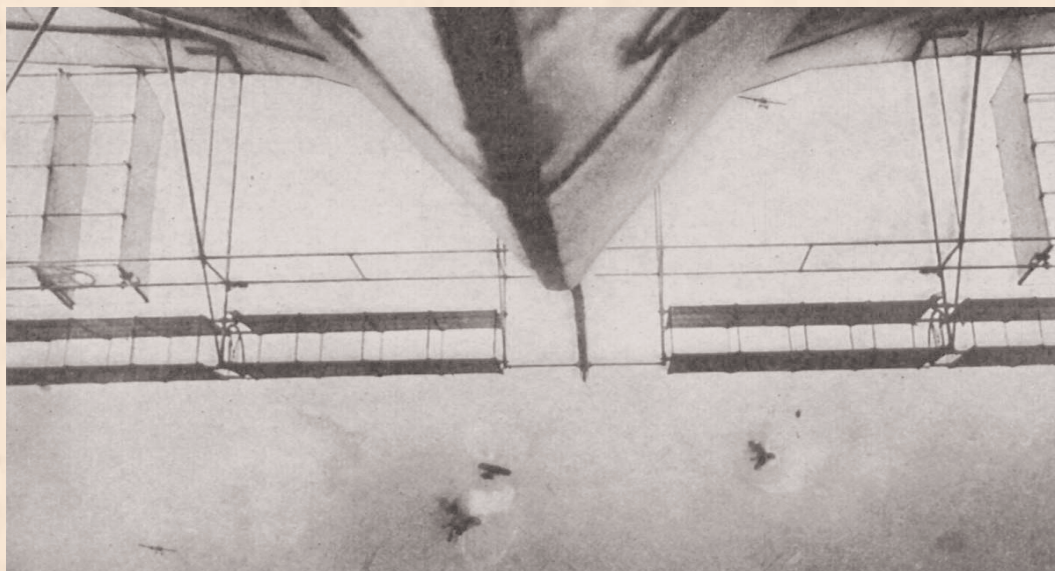
Los motores siguieron en unas góndolas externas colocadas lateralmente - demasiado altas para conseguir una propulsión óptima, pero la localización era obligada para evitar daños graves en aterrizajes de emergencia - en las que un operario debía aguantar temperaturas extremas para vigilar el correcto funcionamiento de los motores. Éstos, de escasa potencia y fiabilidad en aquella época, sufrían mucho a causa del prolongado esfuerzo y las bajas temperaturas existentes a alta cota. El guiado de la nave se conseguía con numerosos timones direccionales dispuestos sobre todo en la cola de la nave y accionados por cables.

En tierra el aparato se amarraba a una torre especial con un cabo atado al morro, por tanto, los aparatos no llegaban realmente a aterrizar nunca salvo emergencias. Sin embargo, podían amarrar con relativa facilidad, y los dirigibles de la marina lo hicieron en varias ocasiones sin grandes problemas.

Un dispositivo curioso fue agregado a los zepelines de la marina. Se trataba de una estructura similar al fuselaje de un avión rechoncho en la que se alojaba a un observador. Éste artilugio se bajaba con un cable de unos 500 metros durante el vuelo, de forma que el zepelín quedase oculto por las nubes y sólo quedase expuesta la cápsula. De este modo se podía observar el suelo sin riesgo de dejar el dirigible al descubierto. El propio cable hacía las veces de hilo telefónico; de éste modo el observador podía informar a la tripulación de lo que veía.

A la hora de desplazarse, los zepelines eran muy lentos y difíciles de maniobrar, muy vulnerables al viento, y establecer la navegación con ellos haría complicado. Podían ser atacados desde tierra con armas antiaéreas durante largos trechos con sólo montar las armas en automóviles. Asimismo, también estaban bastante expuestos en el aire, y su principal defensa contra los aviones consistía en intentar subir a altas cotas de tal modo que éstos no pudiesen seguirlos. La falta de maniobrabilidad y la baja velocidad eran nuevamente un grave impedimento para ello.

El diseño de dirigibles durante la guerra se limitó a mejorar lo ya existente, en vez de introducir ideas nuevas, en parte debido a la falta de espíritu innovador y en parte a causa de la falta de tiempo para investigación y el desarrollo. Aún así, tras la guerra, pese a que se avanzó mucho en la fabricación de los dirigibles, la fragilidad inherente a éstas aeronaves hizo que pasaran a la historia de la aeronáutica militar a finales de los años 30.



Fotografía tomada desde un zepelín durante un *raid* sobre Londres



En 1525, en la campiña que circundaba la ciudad italiana de Pavia, se enfrentaron los ejércitos de Carlos V y Francisco I de Francia. También se enfrentaron dos modos de hacer y entender la guerra, el moderno y el medieval. La caballería feudal agonizó y murió tras este nuevo "Crécy", evolucionando hacia nuevas formas supeditadas a la infantería.

Corría el año 1515 cuando, Francisco I, nuevo rey de Francia, inició una campaña contra las ciudades cantonales suizas que culminó con la derrota de los temidos piqueros helvéticos en la batalla de Marignano. Una vez más, como venía ocurriendo desde el más rancio medioevo, una resolutiva, vistosa y aplastante carga de la reluciente caballería pesada francesa, la nobiliaria "gendarmería", había decidido el resultado de la batalla.

Dos años más tarde, 1517, un joven de mirada estrábica y complexión delgada, del cuál la nobleza castellana recelaba hasta el punto de llegar a alzárselo en armas dos años más tarde, desembarcaba por error en el puerto de Villaviciosa (debía hacerlo en el de Laredo) con intención de ser reconocido rey de Castilla, Aragón y Navarra. Ese joven era Carlos de Habsburgo, que sería coronado dos años más tarde en Aquisgrán como emperador del Sacro Imperio Romano-Germánico con el nombre de Carlos V.

Estos dos monarcas habían heredado de sus abuelos una serie de litigios en torno a los territorios de la península itálica que ya habían ocasionado varias guerras en tiempos de Luis XII y Fernando el Católico. Tras estos encontronazos bélicos la monarquía hispánica había consolidado su presencia en Italia, merced a las aplastantes victorias que sufrieron los franceses a manos del Gran Capitán en las batallas de Ceriñola (1503) y Garellano (1504). Aunque Francia había declinado hace tiempo en sus tentativas de apoderarse del pastel italiano, en aquellos tiempos un rosario de ducados y pequeños reinos prósperos y ricos, el de Valois armaba de nuevo a sus ejércitos para hacer valer sus derechos sobre el Milanésado, a sangre y fuego si era necesario.

Y, como era de prever, el conflicto estalló. Francisco I, que comenzaba a odiar al joven Carlos por haber conseguido la corona del Sacro Imperio a la que él también aspiraba, mandó a Italia un poderoso ejército al mando del general Lautrec, que llegó a sumar más

de 22.000 hombres, entre franceses, gascones, venecianos y mercenarios suizos. Este primer intento por liberar el Milanésado de la presencia de los imperiales fracasó en una rápida batalla librada en las cercanías de Monza (1522), junto a un pequeño pueblo italiano llamado Bicoca. Los arcabuceros españoles, como había ocurrido en tiempos del Gran Capitán, desequilibraron una vez más la balanza, obteniendo la victoria con tal facilidad que los peninsulares incorporaron el vocablo "bicoca" a su lengua como sinónimo de cosa sencilla y que se consigue a poco precio.

Tras el fracaso de otro ejército, más numeroso que el primero (40.000 hombres) enviado al mando del almirante Bonnivet y la fallida expedición imperial a Marsella, Francisco I quiso jugársela a una sola carta: la guerra definitiva por Milán. El rey cruzó los Alpes acompañado por toda la nobleza de Francia, sus gendarmes, y un ejército compuesto por 14.000 suizos, 16.000 lansquenets y 10.000 franco-italianos. Los imperiales (tan solo 10.000 hombres) cedieron terreno ante semejante ejército, replegándose hacia Lodi. Solo un general español, el viejo navarro Antonio de Leiva, veterano de las guerras de Granada, hizo frente al monarca francés, atrincherándose tras los muros de la ciudad de Pavia al mando de 2.000 españoles y 5.000 lansquenets leales a su emperador.

EL EJÉRCITO FRANCÉS

Tras la Guerra de los Cien años entre Francia e Inglaterra (1336-1453), la monarquía francesa había adoptado un nuevo esquema organizativo, en el que se potenciaba, en vista de las experiencias bélicas vividas, la combinación ganadora de artilleros, caballeros y piqueros suizos.



Escena de la batalla representada en un tapiz

La artillería francesa era la más grande, temida y cohesionada de Europa. Los artilleros franceses eran expertos en su oficio, y manejaban inmejorablemente la complicada maquinaria balística compuesta por multitud de calibres (por aquellos tiempos no existía uniformidad entre las piezas, siendo estas a menudo de muy diferentes calibres). No debe engañarnos esta superioridad artillera, ya que no era ni mucho menos un factor desequilibrante en una batalla campal. El elevado tiempo de cebado y recarga de las piezas, su errática puntería (se decía que había que estar predestinado para morir de un cañonazo) y el calentamiento de los tubos de bronce y hierro tras varios disparos convertían a la artillería en un arma imprecisa en el campo de batalla, si bien suplía sus carencias

en la guerra de sitio dada la enorme potencia que imprimía a los proyectiles (que eran de piedra -bolaños- o de hierro).

La "florida" caballería pesada del rey de Francia, los "gendarmes", iba protegida de pies a cabeza por una impresionante armadura de placas cuyo peso oscilaba entre 25 y 35 kilos, que sólo un hombre adinerado, un terrateniente o un gran señor, podía costearse. Cada caballero iba acompañado por un cuchillero, a la grupa, armado con lanza corta y cuchillo largo, dos ballesteros a caballo, un paje y un mozo, por lo que cada compañía de ordenanza francesa estaba compuesta por 100 caballeros, 100 escuderos, 200 ballesteros, 100 pajes y los mozos, un capitán, un teniente, un abanderado y pífanos y tambores (los pífanos eran una especie de flautistas, cuyo instrumento, de procedencia

suiza, marcaba el paso de los ejércitos de la época). Las gens d'armes eran el alma del ejército francés, y el peso de la batalla recaía en su demoledora carga, apoyados en sus estribos largos y con el cuerpo vencido hacia delante, apoyado en el arzón de su caballo (también acorazado), tal y como venía sucediendo desde los tiempos de las cruzadas.

Tras las guerras de Italia del Gran Capitán, un verdadero campo de pruebas para el nuevo armamento, los infantes españoles cobraron fama de invencibles, un merecido epíteto que les acompañó durante siglo y medio

La infantería francesa estaba en su mayor parte compuesta por mercenarios suizos y alemanes. Los suizos, que habían revolucionado el arte de la guerra en el siglo anterior con el uso masivo de la pica (una enorme lanza de fresno de 4 o 5 metros con punta metálica -la moharra-) de infantería, creando sólidos cuadros cerrados que, cual puercoespines, se movían lentamente por los campos de

batalla, poniendo las cosas difíciles a los gendarmes acorazados. Se protegían con la llamada "armadura de tres cuartos", compuesta por peto, espaldar, escarcelas (especie de faldillas metálicas cortas que protegían los muslos y el abdomen) y una gran variedad de cascos y celadas (morriones, borgoñotas, capacetes...). Su armamento era sencillo pero completo: la pica (o una alabarda), espada de una mano (no excedía el metro de longitud, para que pudiera desenvainarse con facilidad) y una daga (de "riñones", de "orejas" o de "misericordia"). Los lansquenets alemanes, temibles mercenarios, eran un cuerpo instituido por Maximiliano I, abuelo de Carlos V, regido por sus propias leyes, no vinculados a su señor sino por la paga que percibían. Sus tácticas de combate eran como las suizas, si bien introducían nuevos elementos al cuadro de picas, tales como



Retrato ecuestre de Carlos V

los arcabuces o los montantes, enormes espadones de hoja zigzagueante que superaban los 2m y los 4kg de peso (se usaban para cortar las picas enemigas mediante una audaz y peligrosa maniobra que realizaban los "doblesueldo", unos soldados veteranos y aguerridos que percibían el doble de paga). Los alemanes, que eran las tropas mercenarias más solicitadas y comunes en aquellas guerras, servían tanto al bando imperial como al francés, aunque ello supusiera apartarse de sus juramentos a su señor natural (el emperador). Los lansquenets al servicio de Francia, en número de 16.000, se distinguían de sus homólogos imperiales por vestir sobre sus ya vistosas ropas mercenarias (con graciosos acuchillados por doquier y sombreros emplumados de ala ancha) una banda negra (razón por la que se los llamaba "los bandas negras").

EL EJÉRCITO IMPERIAL

Carlos V poseía un ejército formado por italianos, alemanes y españoles, que difería del ejército francés en una apuesta "arriesgada" por la infantería, relegando a la caballería a un mero complemento táctico.

Tras las guerras de Italia del Gran Capitán, un verdadero campo de pruebas para el nuevo armamento, los infantes españoles cobraron fama de invencibles, un merecido epíteto que les acompañó durante siglo y medio, hasta la decadencia de la casa de Austria y la pérdida de la hegemonía en Europa. La superioridad del sistema táctico español estribaba en una articulación de la coronelía (el núcleo básico del ejército) en pequeñas capitanías de 250 hombres, con un 1/3 de arcabuceros por cada 2/3 de piqueros, mandadas por un capitán, un alférez (portaestandarte) y un puñado de cabos. Había, como en el caso de los suizos, dos tipos de piqueros: el coselete, ataviado con su armadura de tres cuartos y una

gran pica, se colocaba detrás de la "pica seca", un hombre armado con una pica más corta y protegido tan solo por una gola de acero o malla (una especie de media luna que protegía el cuello). Al "calar" la pica había dos métodos con una rodilla en el suelo y con el regatón de la lanza apoyado cerca del pie, formando un ángulo de 45° (para combatir caballería), o colocar el arma recta, apoyada en el pecho y con la moharra mirando hacia el enemigo (para combatir a infantería).

Mención aparte requiere el arcabucero, un temido y aguerrido soldado que percibía un real más de sueldo que sus homólogos piqueros, protegido a la manera de los piqueros secos para ganar movilidad. El arcabuz, cuya etimología procede probablemente del árabe al káduz (el tubo), era una primitiva arma de fuego portátil, de avancarga, que tenía un sistema de ignición consistente en un serpentín al que se fijaba una mecha de combustión lenta (que se hacía arder por los dos costados por si uno de ellos se apagaba) que, al accionar el gatillo, se desplazaba hacia atrás. La mecha encendida tomaba contacto con la pólvora fina esparcida en el "oído" del arma, que comunicaba con el tubo de metal "el ánima" donde se hallaba aprisionada tras unos golpes de baqueta un puñado de pólvora gruesa (que se vertía desde el frasco de pólvora o de los estuches predosificados que en número de doce llevaba el arcabucero en bandolera, llamados "los doce apóstoles"), un taco (de papel) y una bala de plomo (un arcabucero diestro podía recargar el arma en un minuto y medio). La ignición provocaba que la bala saliera despedida un máximo de 100 metros, aunque era usual que las descargas de arcabucería, por lo erráticas en su puntería, se realizaran a 50 metros o menos (para asegurar el blanco). El resto del equipo de los arcabuceros lo componía una cuchara de palo, un molde para fabricar sus propias balas, una espada española (toledana, vizcaña o de otra armería) con guarnición de lazo (en forma de S, para apoyar con seguridad un dedo en el recazo, los primeros centímetros de la hoja, que estaban sin afilar) o en cruz (la más común) y una daga de los tres tipos señalados anteriormente.

Aunque la caballería pesada (ataviada con vistosas armaduras estriadas al estilo "Maximiliano") existía en el ejército imperial, los jinetes ligeros españoles e italianos comenzaban a vislumbrarse como el complemento táctico perfecto a la infantería armada "a la suiza". Montando caballos veloces, estos jinetes (del árabe "zenete") basaban su fuerza en su movilidad, en su capacidad de atacar y hostigar rápidamente para retirarse con presteza ejecutando vistosos requiebros, semejantes a los realizados por un rejoneador de toros, merced a sus estribos y a su forma de monta "a la jine-ta", con las piernas dobladas, que ofrecía un mayor control del animal. La caballería y la artillería imperiales jugaron en Pavía, como se verá, un papel importante como complementos tácticos de la infantería, de la cuál iba a depender la victoria.

LA BATALLA

Francisco I había encontrado en el terco navarro un digno rival. El de Leyva, maestro en el arte del asedio, respondía a las minas francesas con contraminas, desbaratando los intentos francos de volar los muros de Pavía. Los cañones franceses castigaban los muros de plaza, y la victoria parecía al alcance de mano cuando llegó al campamento una inquietante noticia: Los imperiales habían reclutado 12.000 lansquenetes en Alemania, Carlos V reunía tropas para levantar el cerco.

En vista de la situación, el de Valois decidió

dividir su ejército, ya que la capitulación de Pavía parecía cercana, pues comenzaba a arreciar el hambre entre los sitiados. Envío dos expediciones, una a Nápoles y otra a Génova, convencido de que entretendrían a los imperiales hasta que la ciudad cayese.

En el campo imperial, la falta de pagas hacía estragos, y los lansquenetes del César se amotinaron, pues era usual que reclamaran sus pagas antes del combate, por contra de los españoles que solo las pedían una vez

ganada la batalla, para que nadie pudiera decir que pedían el dinero por miedo a batirse. Los generales imperiales, al mando de Fernando Francisco de Ávalos, marqués de Pescara, un italiano criado a la española y que amaba todo lo español (hasta el punto de hablar el castellano con su familia, que era italiana), salieron del bache pagando a las tropas con sus arcas personales, consiguiendo que los españoles combatieran de fiado para poder pagar a los alemanes. Hasta tal punto llegaba la fe de los ibéricos en su victorioso general.

A mediados de enero, los generales de Carlos, el condestable de Borbón, Lannoy y Pescara marcharon sobre Pavía para forzar a Francisco I a levantar el cerco. Los ejércitos estaban equilibrados numéricamente (unos 50.000 hombres por cada bando) cuando el de Pescara plantó su campamento cerca de la muralla del parque, un muro que separaba el parque de Mirabello, donde se hallaba el campo francés, de las afueras de la ciudad. Volvieron a escasear los víveres en el campo imperial, mientras Francisco I dejaba el tiempo pasar, protegido por el muro y esperando que el ejército de Carlos V se disolviera por falta de pagas. Una vez más, Pescara consiguió electrizar a sus soldados con el siguiente discurso: "Hijos míos, todo el poder del emperador no basta para darnos mañana un solo pan. ¿Sabéis el único sitio donde podemos encon-

trarlo en abundancia? En el campamento de los franceses que allí veis."

Estrategia ejemplar

El ataque se desencadenó el 23 de febrero cuando, tras varias semanas de hostigar al enemigo para acostumbrarle a las falsas alarmas, una compañía de zapadores "encamisados" (llamados así por llevar una camisa blanca sobre el peto para distinguirse de noche, usados para acciones nocturnas sorpresivas, tales como golpes de mano, escaramuzas o degollinas de soldados enemigos en el campamento rival) abrió una brecha en el muro del parque.

Inmediatamente, un grupo de arcabuceros españoles se coló por ella, escondiéndose en el cercano bosquecillo. Una hora y media más tarde, los 3.000 españoles e italianos de la avanzadilla salieron del bosque y, pillando desprevenida a la exigua guarnición del castillo de Mirabello, tomaron la posición, haciéndose con el equipaje de los franceses. En ese mismo momento, la caballería ligera francesa que patrullaba por el muro entabló combate con la imperial y, con la ayuda de un cuerpo de piqueros suizos del señor de Flourance, con-

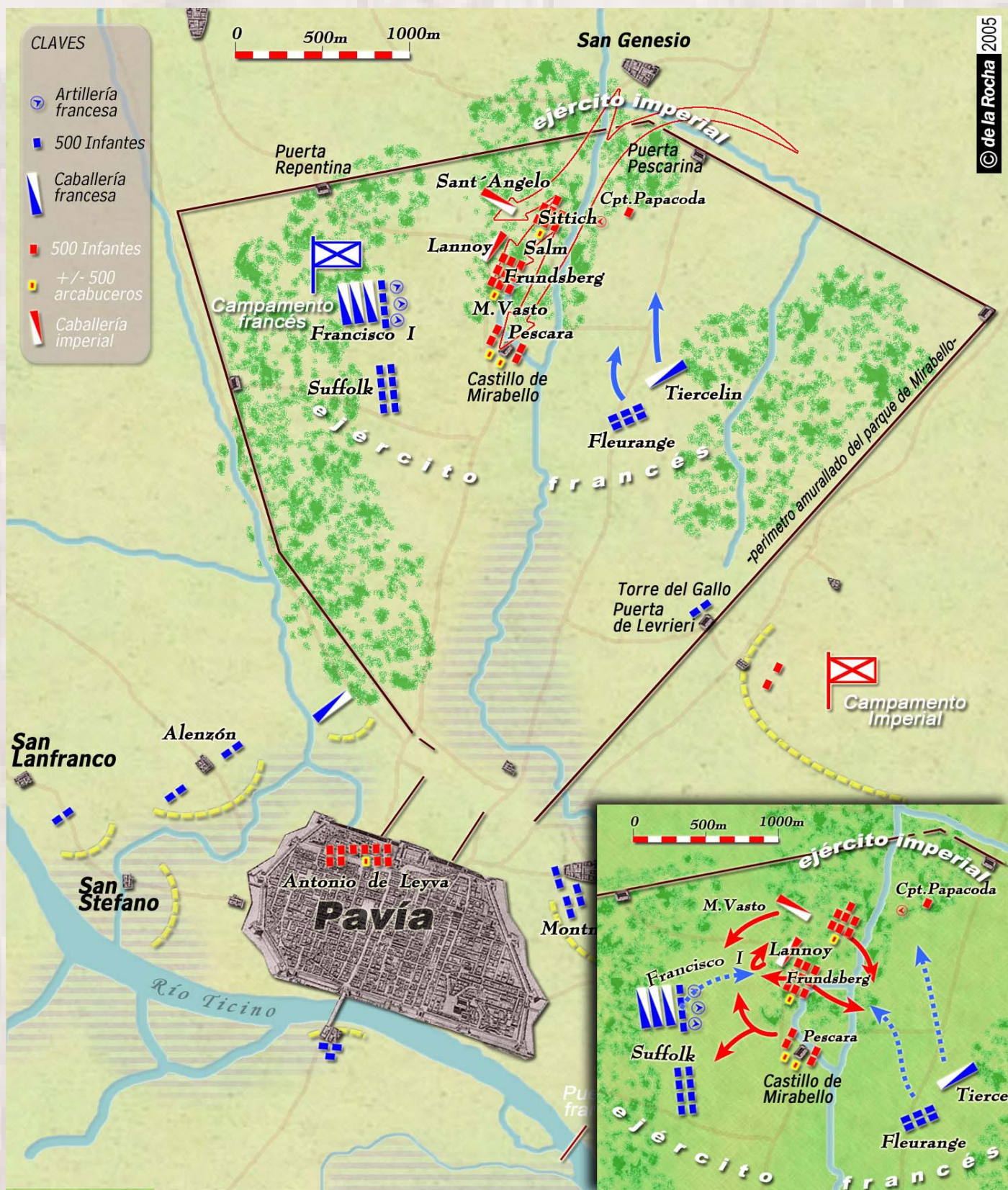
siguió ponerla en fuga.

Hacia las siete de la mañana, Francisco I, enterado de la presencia de los imperiales en el parque, sale a presentar batalla al mando de 900 gendarmes, 1.800 arqueros a caballo (que eran también caballería pesada), 900 caballos ligeros y toda la infantería. Pescara despliega a sus tropas, colocando dos escuadrones (dos coronelías al completo) de infantes españoles en el cen-

El marqués de Pescara ordenó a la infantería española que atacara a la caballería francesa, que se encontraba desorganizada y quieta tras poner en fuga a los jinetes imperiales. Comenzaba la mayor matanza de caballos desde Crécy y Agincourt



Arcabucero español
Miniatura de Diego Fernández.
www.liliputmodel.com



LA BATALLA DE PAVIA: DESARROLLO

Las fuerzas imperiales de Lannoy, acampadas al este de Pavia, abren una brecha en la muralla norte, irrumpen en el recinto interior y toman por sorpresa el castillo de Mirabello. Las fuerzas francesas de Fleurange, situadas cerca de la torre del Gallo, avanzan hacia el norte para contener a los imperiales, mientras las tropas comandadas por el propio Francisco I se despliegan para presentar batalla: el escenario para la matanza está listo (mapa pequeño). Las bajas sufridas por su infantería hacen que Francisco I se enfurezca y mande a su temible caballería a la carga. Los gendarmes consiguen desbandar a los jinetes españoles, pero un hábil contraataque de la infantería imperial consigue acabar con la desorganizada caballería francesa. Tras ello, la victoria de Carlos I resultó inevitable.

tro, la caballería en el ala derecha y los lansquenetes alemanes en la izquierda. El combate comienza cuando los lansquenetes leales al emperador, a paso de tambor, se acercan a los suizos, y tras casi una hora de cruentísimo combate, llegan al cuerpo a cuerpo y consiguen poner a los helvéticos en fuga, que experimentan severas bajas.

El último Crécy

Enfurecido por la pérdida de su mejor infantería, con la visión obstaculizada por la niebla que restringía la visión efectiva a unos 100 metros (sumada al humo de la pólvora de los cañones franceses, que estaban conteniendo a los imperiales tras la desbandada de los suizos), el rey de Francia, tal y como había hecho en Marignano y a imagen de sus antecesores, aquellos orgullosos y caballerescos reyes que ocuparon el trono de San Luís, echando a patadas a los ingleses de su territorio, decidió que la totalidad de la caballería, más de 3.600 jinetes, cargara contra los imperiales. No había que dejar un español con vida.

Carlos de Lannoy, al mando de 2.100 jinetes pesados, cabalgó al encuentro del rey de Francia, tratando de detenerle. El choque es brutal. La orgullosa gendarmería francesa, compuesta por 900 de los más encumbrados caballeros y mariscales del reino, revestida de acero, emplumada y blandiendo las temibles y gruesas lanzas de caballería, diseñadas para matar o desarzonar a los caballeros enemigos, puso en fuga tras un cruel combate a la caballería de Lannoy, que huyó en dirección al bosque.

En ese crítico momento, mientras un cuerpo de lansquenetes leales al emperador perseguía a Flourance y sus suizos, que se atrincheraron en la Torre del Gallo, Antonio de Leyva, mandando a los sitiados desde su caballo a pesar de estar tan enfermo que no podía sostenerse en su montura, salió de Pavía con sus 7.000 hombres, destruyendo el puente sobre el río Ticino para cortar la retirada de los franceses, cayendo sobre el mariscal Montmorency y su escuadrón de suizos. En vista de este inesperado suceso, el marqués de Pescara ordenó a la infantería española que atacara a la caballería francesa, que se encontraba desorganizada y quieta tras poner en fuga a los jinetes imperiales. Comenzaba la mayor matanza de caballeros desde Crécy y Agincourt.

Francisco I ordenó cargar contra la infantería, pero lo hizo tarde, pues los piqueros, a golpe de tambor, acercaron el gigantesco puercoespín de aguzadas lanzas de fresno a la caballería francesa, mientras los arcabuceros salían de sus filas para hostigarles. En una brillante maniobra, Francisco de Aválos dispuso a sus 1.500 arcabuceros españoles de modo que acribillaran a los caballeros franceses por el flanco derecho. Desorganizados, los gendarmes se dividieron en pequeños grupos, mientras que españoles y lansquenetes imperiales atacaron a los suizos y alemanes Bandas Negras que todavía se encontraban intactos. Un cruento combate de alemanes contra alemanes tuvo lugar en el flanco izquierdo imperial. Los de la banda negra pagaron cara su traición al emperador, pues fueron virtualmente aniquilados por sus compatriotas. Suizos y alemanes se retiraban hacia el Ticino, abandonando a la infantería gascona (francesa) y al tren de artillería, que cayeron en manos imperiales.



Las tropas avanzan hacia la batalla. En primer lugar, los arcabuceros, seguidos de los alabarderos. Detrás, la caballería

El rey preso

En medio del desorden, Francisco I cabalgó hacia sus tropas, arengándolas para que no se retiraran. Una bala de arcabuz derribó a su caballo. Como decían los españoles de la época "muerto el caballo, muerto el caballero", pues consideraban a los corceles como combatientes (frente a la mentalidad francesa, puesta a este criterio). Un soldado raso, llamado Juan de

Urbietta, se acercó al rey caído que se hallaba herido en el brazo e intentaba liberarse la pierna del peso de su caballo muerto, le puso la espada al cuello y lo hizo preso. La mayor parte de la nobleza francesa se hallaba muerta o había sido capturada.

Mientras los lansquenes imperiales daban cuenta de los suizos que se habían refugiado en la Torre del Gallo y los soldados de Leyva perseguían a la infantería enemiga, que escapaba a través del río Ticino, Urbietta y dos de sus camaradas se disputaban los despojos de tan insigne prisionero. Fue La Motte, oficial del condestable de Borbón, el que lo reconoció y le prestó homenaje. Francisco se rindió a Lannoy entregándole su espada y una manopla.

El rey de Francia, el mejor prisionero que Carlos

V podría haber deseado, fue caballerosamente escoltado a la abadía de Pavía, donde fue confinado hasta que el emperador decidiese qué hacer con él. A Carlos, que se encontraba en España, le sorprendió gratamente la noticia de la victoria, que tenía por incierta, y aún más la captura del rey francés. Francisco I de Francia fue conducido a Valencia y de allí a Madrid, donde fue encerrado en la Torre de los Lujanes y visitado por el emperador. El de Valois estuvo obligado, tras un año de prisión, a firmar la paz con España como condición para poder regresar a París. No obstante, este

Un soldado raso, llamado Juan de Urbietta, se acercó al rey caído que se hallaba herido en el brazo e intentaba liberarse la pierna del peso de su caballo muerto, le puso la espada al cuello y lo hizo preso

"caballeroso" rey, que en lo sucesivo declinaría dos ofertas del emperador para batirse cara a cara, a muerte, solos ellos dos, escribió antes de firmar el tratado un compromiso secreto por el cual declaraba nulo lo que él fuera obligado a firmar durante su cautiverio por "coerción" de su enemigo.

Así las cosas, Francisco I no hizo más que cruzar los piri-

neos para volver a declararle la guerra a Carlos. Pudiera parecer con esto que el resultado de la batalla fue exiguo, pero también es cierto que en ese mismo momento la caballería feudal francesa comenzó a morir y las coronelas españolas (llamadas "tercios" a partir del 1534) impusieron el camino a seguir en el arte de la guerra, convirtiéndose en la máquina militar más poderosa de Europa y América durante siglo y medio.



La ciudad de Pavía en el siglo XVI. A la derecha, el castello Mirabello, cerca del cual tuvieron lugar los combates más intensos entre franceses e imperiales

FICHA TÉCNICA

EL HMS DREADNOUGHT

El HMS Dreadnought fue el primer acorazado monocalibre del mundo y como tal, dio nombre a todos los acorazados construidos en el mundo basados en su diseño.

Este buque nació gracias a las ideas teorizadas por el Italiano Vittorio Cuniberti y que fueron tomadas muy en cuenta por el Primer Lord del Mar Británico Sir John Fisher, que condujeron a su creación y puesta en escena el 2 de Octubre de 1905, rompiendo todos los esquemas de construcción y records habidos y por haber. El buque fue botado el 10 de Febrero de 1906 y fue entregado a la Royal Navy el 3 de Diciembre de 1906, es decir desde que se colocó la primera plancha hasta que el buque estuvo operativo solo pasaron 14 meses.

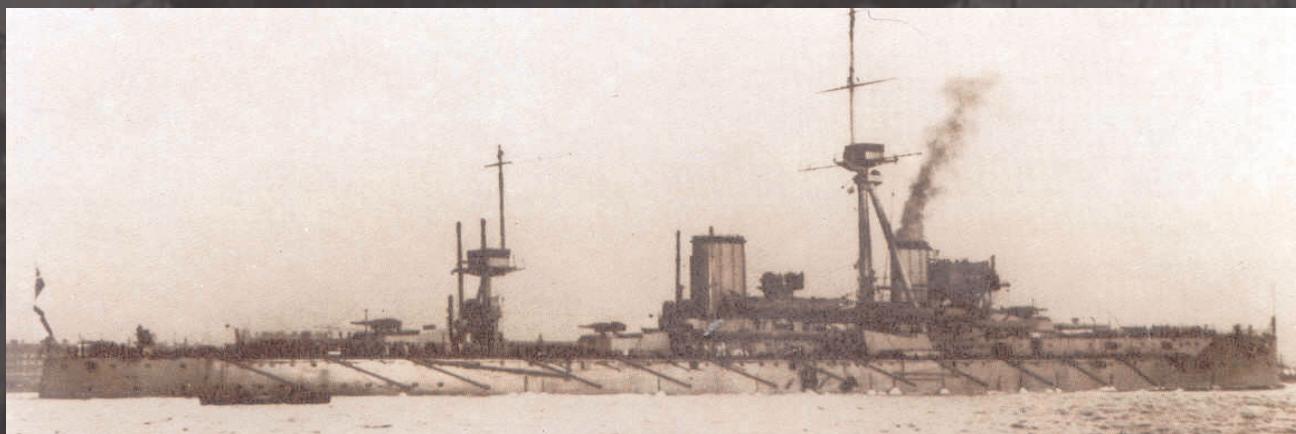
CASCO Y SUPERESTRUCTURAS

El casco del “HMS Dreadnought” tenía un largo castillo de proa que se continuaba hacia media eslora y permitía el tiro “en caza” de las torres principales de 305mm (11”), las limpias líneas del casco le permitían desarrollar 21 nudos con apenas 23.000 hp y le conferían una muy estable plataforma de tiro. La proa seguía aun con el típico acabado en espolón y la popa era del tipo “crucero”, la maniobrabilidad estaba asegurada por dos timones compensados a popa de las 4 hélices. Uno de los “pequeños” defectos exteriores de esta unidad radicaba en la ubicación del palo de tipo “trípode”, situado justo detrás de la chimenea de proa,

lo que podía provocar dificultades para la realización de señales con banderas y sobre todo para la efectividad del vigía de la cofa. También la cercanía de la chimenea de proa al puente de mando provocaba una deficiente habitabilidad del mismo, la altura metacéntrica del buque estaba a 1,54 mts sobre la línea de flotación que a pesar de ayudar a la estabilidad, provocaba un breve adrizamiento durante el balanceo del casco con mar revuelta que provocaba fuertes golpes, los tripulantes no se sentían muy cómodos a bordo y se quejaban continuamente de la mala habitabilidad del buque.

PROTECCIÓN

El 28% del peso a carga normal del buque correspondía a la protección: 5.000 tns. La protección de los paños de las torres centrales estaba compuesta por mamparos internos de 500mm de grosor, mientras que los paños de las dos torres laterales solo tenían un grosor de 102mm, el “talón de Aquiles” puesto que estaban muy expuestos en los costados del casco. La protección subacuática estaba a cargo de dos mamparos longitudinales, uno por banda, antitorpedos pero no acorazados mientras que los mamparos transversales llegaban a una altura de 2,75 mts sobre la línea de flotación y no tenían aberturas para puertas estancas, lo que le permitía “aguantar” el impacto de 2



El HMS Dreadnought poco después de su alistamiento en 1907

APARATO MOTOR

Este buque fue equipado con turbinas “Parsons” que proporcionaban, con un peso menor, las mismas prestaciones que las máquinas alternativas que se montaban por aquel entonces. La colocación de este tipo de turbinas fue idea del propio Fisher y que contó con el apoyo de Parsons, el inventor. Pero el Almirantazgo, que estaba preocupado por la disponibilidad de combustibles pesados, ordenó montar calderas de combustión mixta (carbón y gasoleo) lo que restó efectividad a la potencia suministrada.

El consumo medio por hora era de 17,5 tns a 23.000 hp y 11 tns a 10.000 hp, las nuevas turbinas dieron un resultado tan espectacular que el propio diseñador del buque, Foudre, no terminaba de creerse que con tan escasa potencia pudiera superar los 20 nudos, pero en las pruebas de mar desarrollo 22,4 nudos con 24.700 hp.

ARMAMENTO

La principal innovación no solo fue la maquinaria montada, sino el armamento en sí. Compuesto por 10 cañones de 305/45mm (11”) en torres dobles, colocadas tres en crujía y dos laterales (una en cada amura), desarrolladas para los acorazados clase “Lord

Nelson”. También se dio el inconveniente de que no se podían utilizar todas las armas laterales en tiro longitudinal, por lo que solo podían disparar tanto en caza como en retirada 2 torres simultáneamente, una de crujía y una lateral. El armamento secundario lo formaban cañones de 76/50mm, colocadas algunas sobre el techo de las torres principales y el resto en distintas secciones de la eslora. También contaba con 5 tlt (tubos lanza-torpedos) de 457mm y 23 torpedos, además contaba con 6 torpedos de 356mm para ser usadas por las embarcaciones auxiliares a vapor como lanchas torpederas pero que nunca fue aplicado.

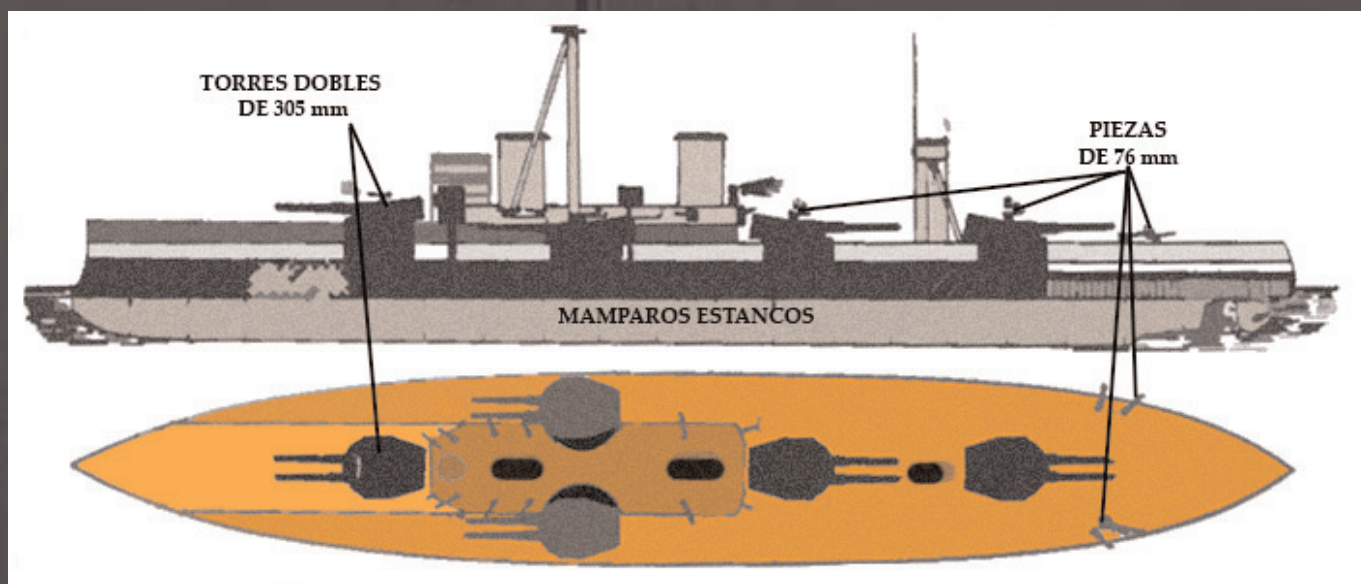
ACTIVIDAD

El “HMS Dreadnought” fue el buque insignia del jefe de la “Home Fleet” desde 1907 hasta 1912. Durante la I Guerra Mundial sirvió como buque insignia de la 4ª División de Buques de Batalla hasta 1916 y tras la incursión alemana a Lowestoft fue transferido a la desembocadura del Tamesis, siendo buque insignia de la 3ª División de Buques de Batalla hasta el fin de la guerra. En febrero de 1919 pasó a la reserva y fue vendido para el desguace en 1922.

TEXTO DE
JOSÉ MIGUEL FERNÁNDEZ

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

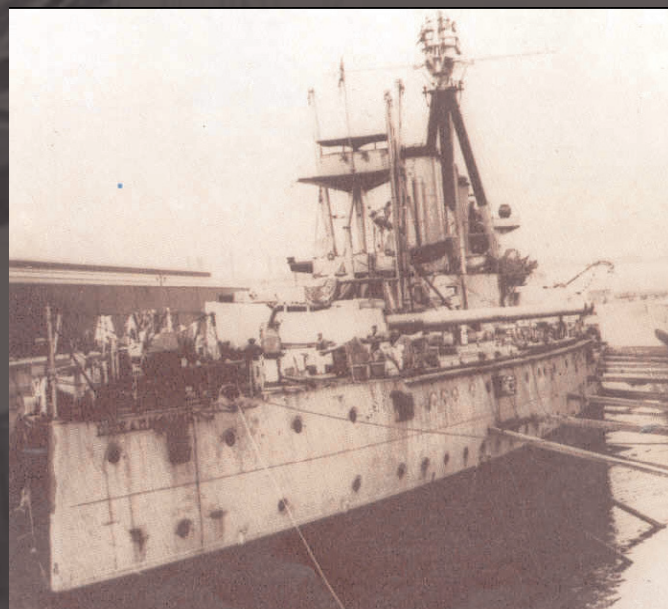
Astilleros:	Arsenal de Portsmouth
Puesta en grada:	2 de Octubre de 1905
Botadura:	10 de Febrero de 1906
Alistamiento:	3 de Diciembre de 1906
Baja:	31 de Marzo de 1920
Desplazamiento normal:	17.900 tns
Desplazamiento a plena carga:	21.845 tns
Eslora:	160,6 mts
Manga:	25 mts
Calado:	8 mts
Aparato motor:	18 calderas Babcock & Wilcox, 4 turbinas Parsons, 4 ejes
Potencia:	23.000 hp
Velocidad:	21 nudos
Combustible:	2.900 tns de carbón, 1.120 tns de gasoleo
Autonomía:	6.620 millas a 10 nudos
Armamento:	10x305/45mm, 27x76/50mm, 5x457mm tlt
Protección:	vertical max. 280mm, horizontal max. 76mm, torres max. 280mm, puente max. 280mm
Dotación:	773 tripulantes



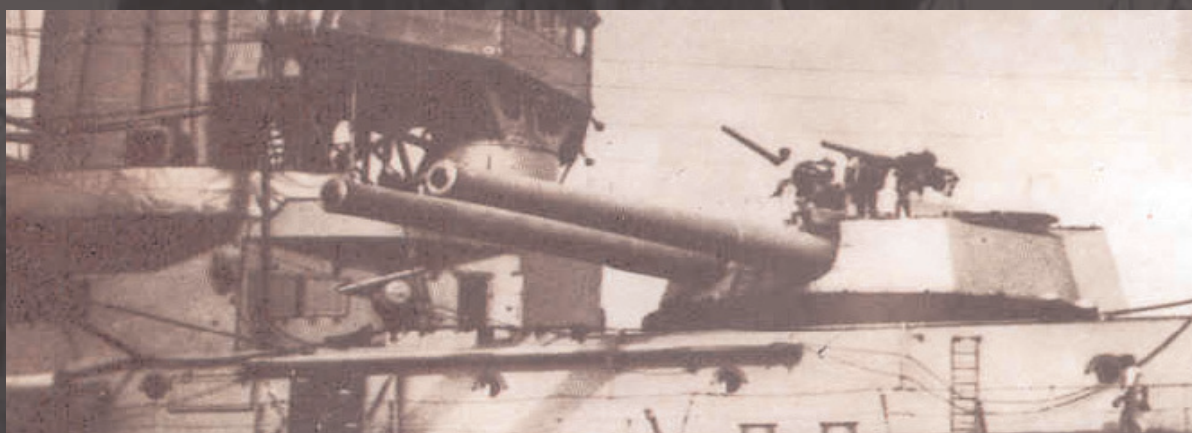
Planta y alzado del Dreadnought. Las 10 piezas principales de 305mm se alojaban en 5 torres gemelas; el resto de los cañones, de menor calibre, estaban dispuestos por todo el navío.



Carga de munició para los cañones principales.



El navío, en dique seco durante la I Guerra Mundial



Detalle de la torre principal de proa, las piezas secundarias y el puente mando junto a la chimenea



Situada en pleno Pirineo, en la provincia de Huesca, al norte de la capital de la provincia y a más de ochocientos metros sobre el nivel del mar. Asentada en el llano de Otero, está rodeada por dos ríos, Aragón y Gas. El termino incluye 373,70 Km² y una población actual de 14.000 habitantes. Situada estratégicamente en el cruce de dos grandes vías pirenaicas: la del canal de Berdún, que conduce a Navarra, y la antigua vía al Béarn, ruta hacia Francia.

HISTORIA DE JACA

Jaca fue el más importante núcleo de los jacetanos (la Iacca romana). Tomada en 194 a. J.C. por Marco Publio Catón, se convirtió en lugar estratégico del paso de los Pirineos. Fue tributaria de los árabes, y hasta el siglo IX estuvo gobernada por condes francos, a quienes substituyó una dinastía indígena. En 1305 pasó a ser capital del incipiente reino aragonés. El rey Sancho Ramírez le otorgó en 1063 el fuero de población, que atrajo a números francos de Béarn y de Tolosa. Las peregrinaciones a través del camino de Santiago favorecieron el desarrollo de una floreciente economía urbana. Jaca poseyó el derecho de emisión de moneda (moneda jaquesa). Cuando el centro económico y político se trasladó al valle del Ebro, cesó el desarrollo de la ciudad. A principios del siglo XVII residían 400 habitantes, protegidos por una antigua muralla que la rodeaba.

LA FORTIFICACIÓN

Hasta el siglo XV, los castillos eran habitualmente invulnerables. Solamente la traición, la sorpresa o el hambre eran capaces de rendirlos. A mediados de ese siglo las armas de fuego y en este caso la artillería, fueron capaces de abrir brecha en las murallas, lo que originó grandes cambios en el sistema de defensa y fortificación. A consecuencia de ello las altas torres y murallas fueron perdiendo altura, a la vez que se ensanchaban sus muros, tratando de enterrarse en el terreno, rodeándose de un foso inundado o seco y construyendo muros más gruesos.

Esta fortificación mostraba la dificultad en los fuegos de la defensa, por lo que en el siglo XVI, se

impusieron las formas poligonales. Estas últimas fortalezas tuvieron gran valor hasta el XVIII. Durante el siglo XVI este modelo de Ciudadela era muy empleada en los Países Bajos, en donde, si se disponía de agua suficiente, los fosos eran inundados. Además de la de Lieja, el Duque de Alba mandó construir otra en Amberes que más tarde fue demolida. Asimismo, la fortificación semiderruida de Pamplona pertenece al mismo tipo y en el continente americano se construyeron varias muy parecidas, destacando la del Fuerte de S. Felipe en el Puerto de El Callao en Perú.

No obstante, estas fortalezas dejaron de ser obstáculos insalvables, ideándose tácticas para batirlas. Siendo su creador el ingeniero francés Vauban. Diseñó la táctica para rendirlas, destacando fuera de las murallas, obras defensivas y trabajos de aproximación, con trincheras paralelas y ramales encaminados hacia la fortaleza.

CIRCUNSTANCIAS

A principios del siglo XVI comenzaron a tener éxito los libros de Lutero. Los protestantes se asentaron en Burdeos, Montpellier, Lyon, etc. En 1555, Calvino se ocupó de las comunidades calvinistas francesas (hugonotes), que se desarrollaron principalmente por el sur de Francia. Entre 1562 y 1580 se produjeron siete guerras religiosas, destacando la cuarta con su famosa "Noche de San Bartolomé". El partido católico estaba capitaneado por los duques de Guisa y el cardenal de Lorena, de la misma familia. Al mismo tiempo, el bando hugonote era comandado por Antonio de Borbón, rey consorte de Navarra y su hermano Enrique de Borbón, posteriormente rey de Navarra.

La octava guerra de religión (1585-98) llamada la de los tres Enriques, mostró como hechos más notables, el asesinato del duque de Guisa y su hermano el cardenal, por orden del rey, que a su vez fue asesinado. Quedando como rey de los franceses Enrique de Borbón, rey de Navarra. En 1593 Enrique IV renegó del protestantismo y entró en París. Su sentido político le acercó al partido católico, este hecho eliminó la enemistad con Felipe II. No obstante, los acontecimientos recientes en el país vecino tuvieron gran consecuencia en España. En el Pirineo central, se cerró la ruta jacobea, vía de ataque natural que discurre próxima y paralela al río Aragón. Organizándose la defensa en Jaca



Vista aérea de Jaca y su entorno

(1592) por el general Alfonso de Vargas. Entretanto, la situación en Francia era sombría y el poder de los hugonotes considerable, este ambiente hostil hizo considerar a Felipe II construir una fortificación orientada a la defensa del valle del río Aragón, cerrando así el principal valle por donde podían entrar en España "ideas extrañas". Como así sucedió en 1593, los hugonotes intentarían la invasión por el valle de Tena, pero fueron vencidos por el general Alfonso Vargas.

Estos hechos forzaron al general y con la aprobación del rey, invadir el sur de Francia, territorio ocupado por los calvinistas. En la defensa del Pirineo central, mandó reforzar o construir fortificaciones en los principales valles y puertos. En aquella época prevalecía la táctica defensiva, apoyada por magníficas fortalezas casi invulnerables. Felipe II viejo y cansado de problemas y luchas, quiso dejar solventada la frontera con Francia, país trastornado por las guerras de religión. Adquiriendo en Jaca los terrenos que eran ocupados por casas y la iglesia de Santa M^a de Burnao. Tal vez primados por razones económicas, ya que se podían aprovechar almacenes sólidos y de gran capacidad contruidos entre los siglos XI y XII por los comerciantes del "Burnao" (apócope de "Burgo Nuevo"). Asimismo era factible convertir la vieja iglesia de Santa María en puerta de acceso de gran robustez para construir la fortificación.

LOS TRABAJOS DE FORTIFICACIÓN

El general Alfonso de Vargas contó con un gran colaborador en la defensa, el comendador de origen italiano Tiburcio Spanochi. Que tras algunas dudas iniciales (desestimó la muralla que cercaba Jaca por obsoleta), decidió la construcción del Castillo de San Pedro (antiguo nombre de la Ciudadela) en el paraje extramuros conocido como el "Burnao", Burgo Nuevo Románico. Siendo su orientación hacia la frontera de Francia. Las obras comenzaron en 1595, finalizando totalmente su construcción a mediados del XVII. La guarnición formada por 250 soldados, estaba al mando de Juan de Velasco, que sería el primer "Teniente de

Rey" de la ciudadela y cuyo sepulcro se encuentra en la Capilla del Recinto. Contaban para la defensa con artillería corta y de tiro curvo, combinada con morteros, obuses, morteretes y petardos. Toda la artillería estaba emplazada en la muralla.

El "área de combate" propiamente dicha está formada por el obstáculo principal y por baluartes y muralla. De fuera a dentro, el obstáculo presenta: glacis, con ligera pendiente totalmente despejada, camino de unión de las cinco plazas de armas, que constituyen la primera línea de defensa exterior y foso, que con su escarpa y contraescarpa, constituye la parte más fuerte y más difícil de superar. Este último, jamás estuvo inundado de agua.

Los baluartes artillados, cinco en total, unidos por un camino de ronda, así como el resto de la muralla son de grandes sillares que ocultan un muro de argamasa durísima, con un espesor de 2,5 metros en la parte más alta y hasta 4 metros abajo. La ingeniosa

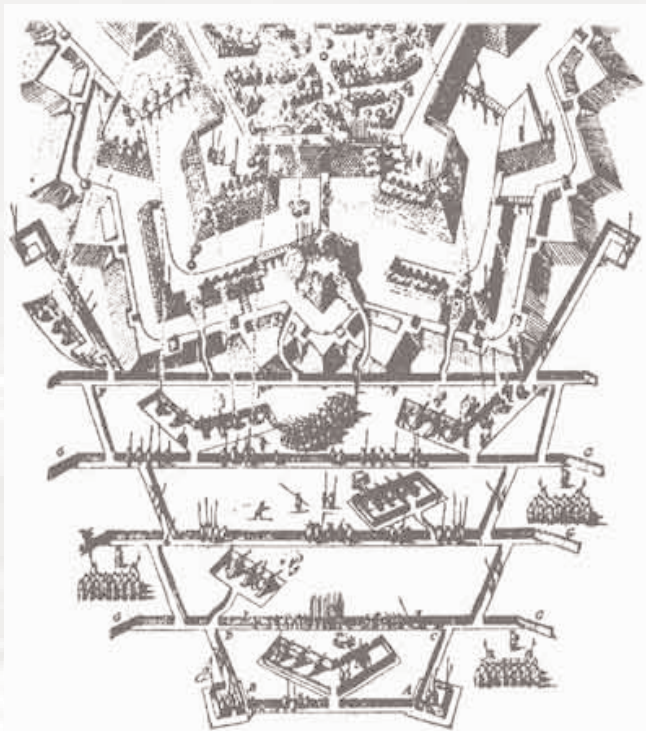


Ilustración de época sobre la forma de asediar una ciudadela

organización de estos baluartes, dotados cada cual de seis piezas de Artillería de grueso calibre y de varias de porte menor, permitía hacer fuego de flanco hacia el adversario que trataba de escalar la muralla. Cada uno de ellos cuenta también con tres garitas para el centinela, que efectuaban sus relevos a través del camino de ronda.

La plaza de armas, situada ante la puerta principal presenta muros con aspilleras para defensa inmediata al otro lado del puente, parte del cual es levadizo. Este conjunto recibe el nombre de "caponera".



Zona de Jaca y su situación en Aragón. Jaca es un punto clave para el control de los pasos pirenaicos entre Francia y España

EL INTERIOR

Es muy posible, que la entrada actual de la ciudadela sea de la antigua iglesia de Santa M^a de Burnao, de la que se conserva la espadaña. Del Palacio no hay ningún dato, pero en los sótanos existentes en el primer edificio de la derecha que se encuentra al entrar, parece evidente que este fuera su emplazamiento. Los aleros y rejas también son de la época.

De acuerdo con los planos trazados por Tiburcio Spanoqui, en el patio se construyeron cuarteles independientes, quedando despejados los accesos a las poternas (abertura) y rampas de los baluartes, a la vez que en caso de incendio, dichos accesos hacían las veces de cortafuegos. En la parte norte del castillo, entre la muralla y los antiguos cuarteles, se encuentra una pequeña plaza desde la que se llega a una poterna y un túnel de bajada al foso. También da a los antiguos polvorines. Separando los polvorines del muro, como medida de seguridad y para evitar la humedad, hay una cámara de ventilación, magníficamente conservada.

Situado al suroeste de la fortaleza se encuentra un pequeño calabozo con doble puerta. Si se asciende a la parte alta de la muralla encontraremos el camino de ronda y los baluartes, pudiendo estudiarse el perfecto flanqueo que había en todo el recinto, a la vez que se admira la sólida construcción de la fortaleza. Como defensa exterior presenta sucesivamente un foso, contraescarpa, camino cubierto, plaza de armas y glacis. Otra dependencia es una sala de armas grande y espaciosa, incendiada en el asedio sufrido por las tropas de Espoz y Mina.

GUERRA DE LA INDEPENDENCIA

Pasaron los años, sin que haya nada destacable de comentar, hasta la entrada del ejército francés a España en 1808, siendo Jaca y su Ciudadela ocupadas. Al llegar las tropas francesas a la fortaleza, contaba tan solo con 40 soldados, y la ciudad con sus viejas murallas como defensa. Ante esta perspectiva, se negoció la entrega de la ciudad y su fortaleza al mariscal Suchet, debido a la supuesta traición del padre agustino, José de la Consolación.

Una interpretación comenta que se introdujo en esta plaza el 8 de Marzo de 1809, convocó en junta a las autoridades, y a varios religiosos, interponiendo su influencia para que se rindiesen, y que no consiguiendo su objetivo por este medio, fomentó en secreto la desertión y no quedando casi soldados hubo de rendirse la plaza el 21 de Marzo.

Otra afirma, que después de capitular Zaragoza en febrero de 1809, no fue perseguido como a otros defensores, antes bien, el mariscal Lannes le nombró vocal de la nueva junta de la ciudad, siendo comisionado para ir a Jaca a proponer la rendición de la ciudad, reconociendo al nuevo rey José I. Este encargo hirió sus sentimientos nacionales. Partió de Zaragoza con la intención de exponer la no rendición y si la defensa de Jaca y su fortaleza. Sin embargo, y al llegar a Ayerbe, supo de la entrega de la plaza.

ASEDIO A LA FORTALEZA

La auténtica historia militar de la Ciudadela resulta, por lo demás, tan breve como paradójica, pues construida para defender la frontera de los ataques franceses, la única vez que entró en batalla fue durante la Guerra de Independencia y se hallaba ocupada por franceses, mientras los españoles intentaban recuperarla.

Al aproximarse el final de la guerra de la independencia, entre septiembre de 1813 y marzo de 1814. Jaca, y sobre todo la ciudadela, fueron sometidas a un bloqueo, guiado por el mariscal de campo, el comandante general de Navarra y el Alto Aragón, Francisco Espoz y Mina. Al mando de la 8 división de Navarra, perteneciente al 4º ejército de operaciones. Siendo los encargados del bloqueo y sitio de la ciudad y su fortaleza dos regimientos. El 5º al mando del coronel Sebastián Fernández, y del 7º dirigido por el comandante Antonio Oro. Emplazaron el campamento base en el pueblo próximo de Banaguás, hasta la conquista de Jaca. No fue un asedio nada fácil, la mayoría del tiempo, estuvieron envueltos en las nieves y hielos, siendo las tropas alimentadas a media ración y muchos días a menos.

SALIDAS FRANCESAS

La ciudadela estaba defendida por 676 hombres pertenecientes al 2º batallón cazadores de montaña y una potente fuerza artillera al mando del comandante de la fortificación Dessortis. Dando comienzo el asedio el 14 de septiembre, cuando cuatro compañías del 7º regimiento, se acercaron a las inmediaciones de la ciudadela, siendo rechazados por la fusilería y artillería francesa. Enseguida surgieron las primeras escaramuzas, como el día 30 del mismo mes, cuando los españoles salieron a recorrer los alrededores de la plaza, encontrándose con un grupo de franceses. Estos al ver a sus compañeros en peligro, salieron de la plaza con más de 300 soldados dirigiéndose a la posición española siendo esta cercada, y viéndose obligada a abrir camino con la bayonetas para poder escapar del cerco, al llegar los refuerzos, persiguieron a los franceses hasta las puertas de Jaca.

Continuaron las salidas francesas. El 11 de octubre, 100 hombres hicieron una descubierta, al tiempo que sacaron a pastar el ganado encerrado en la Ciudadela. Después de una refriega que se mantuvo hasta la tarde, fueron obligados a refugiarse en la ciudad y fortificación. El día 28 una columna de 300 soldados se apoderó de las raciones para uno de los regimientos españoles y unas reses de ganado que pastoreaban por el campo.

El 11 de noviembre los imperiales, se enteraron de que los sitiadores en ese momento contaban con solo tres compañías, salieron 400 infantes con objeto de desalojar a los españoles de su campamento en Baraguás. Consiguieron ocupar el puente que unía a este pueblo. Tras una refriega, los franceses fueron desalojados de él y obligados a retirarse en completa dispersión, hasta encerrarse en la plaza.

TOMA DE JACA

La plaza fue tomada al asalto a las 5 de la

mañana del día 8 de diciembre, por los dos regimientos de la división de Navarra, mandados por el teniente coronel Marcelino Oraá. Ordenó recoger todas las escalas que había en los pueblos de alrededor para poder alcanzar las altas murallas de la ciudad.

A las cuatro de la madrugada y tras la señal de dos tiros, el 5º regimiento asaltó la puerta de San Francisco, dirigiéndose seguidamente hacia la puerta de Santa Orosia, que por un camino unía la ciudad con la fortaleza, su objetivo era cortar la retirada a los 300 franceses apostados en la iglesia de San Pedro y torres de la muralla de la villa.

Otras compañías del mismo regimiento, entraron por torre del Castellar y la puerta de las Monjas, ocupando el convento de las Benitas que había a la izquierda, y tomando el control de la calle Mayor. Al mismo tiempo, el 7º regimiento dio el asalto por la capilla de Santa Orosia, pasando por detrás de la Catedral, incorporándose a las tropas que se dirigían hacia puerta de Santa Orosia, salida de la ciudad hacia la ciudadela. Otra sección del 7º irrumpió por la torre de San Juan, uniéndose con las compañías que habían asaltado el convento de las Benitas. Mientras, y para llamar la atención de los franceses apostados en la Ciudadela. Varias compañías del 7º regimiento hicieron fuego de distracción, una vez que entraron las tropas de asalto en Jaca.

Los franceses, huyeron bajo el temor de quedar atrapados dentro de la plaza, retirándose a la fortificación. En solo quince minutos las tropas de asalto españolas tomaron el control total de Jaca. Quedando bajo su poder 41 prisioneros y 20 fusiles. Las pérdidas, fueron de cuatro muertos y 18 heridos.

CONQUISTA DE LA CIUDADELA

Tras la ocupación de Jaca, las fuerzas hispanas se prepararon para asediar la Ciudadela. En forma de minas, caminos cubiertos y de circunvalación, para



Partes principales de la ciudadela

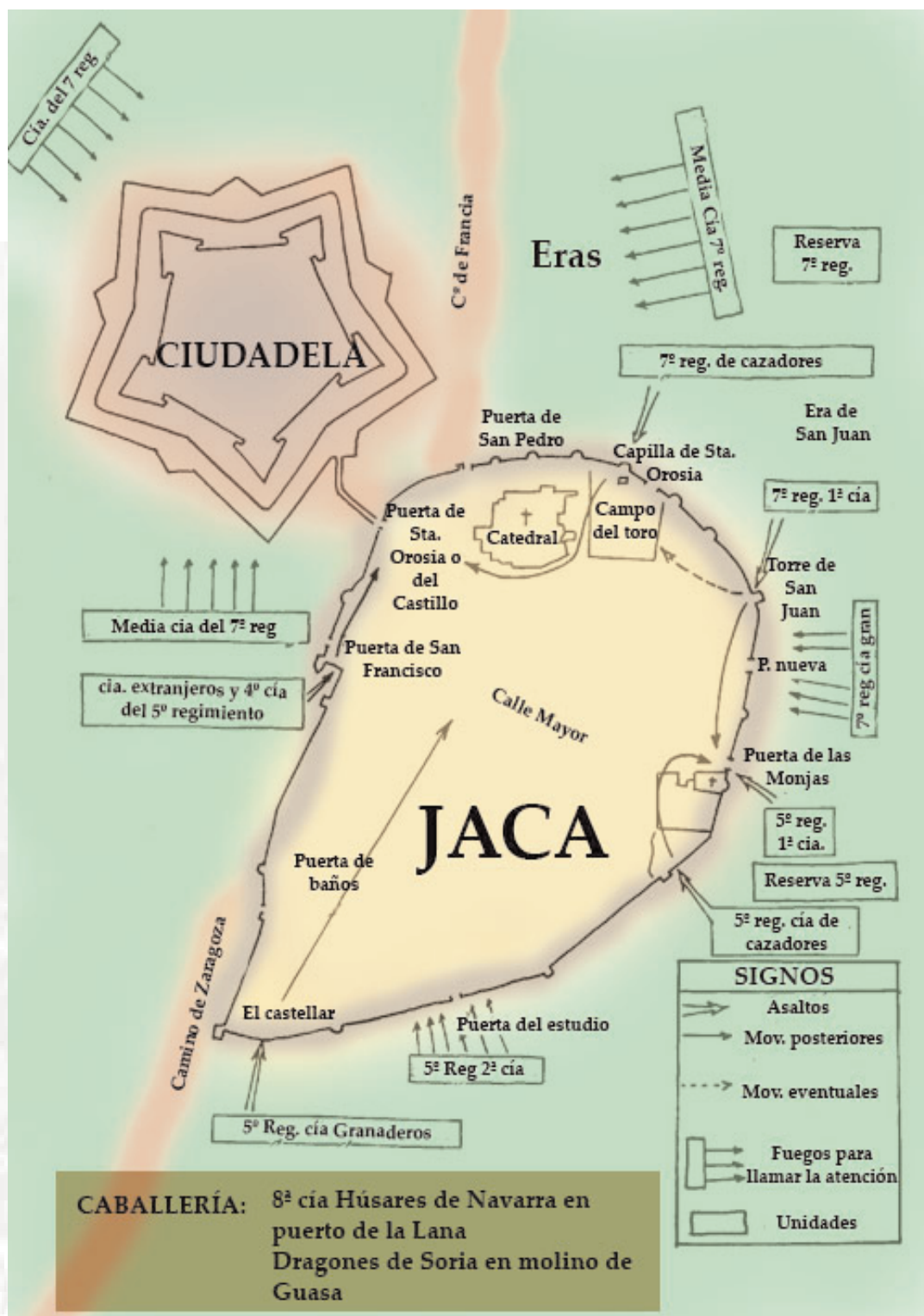
impedir el fuego de la artillería francesa. La cual, destruyó una batería colocada por los españoles en la ermita de San Juan. Quedó demostrado que la artillería española era claramente inferior. El fuego artillero se prolongo durante varios días, siendo afectadas muchas casas de la villa. Sin embargo, y a pesar de tener víveres y munición para dos meses, los franceses entablaron negociaciones para llegar a una capitulación honrosa. La cual, fue firmada por ambas partes el 17 de febrero de 1814. La guarnición francesa fue escoltada por tropas españolas hasta la frontera con Francia, con escasas bajas y permitiéndoseles ciertas concesiones incluidas en la capitulación.

GUERRAS CARLISTAS

Jaca, y pese a la proximidad a los principales núcleos carlistas, la Ciudadela, unida a la falta de recursos, hicieron que fuera un objetivo poco apetecible, gozando los habitantes de la villa de una relativa paz y tranquilidad.

RESTAURACIÓN DE LA CIUDADELA

Pasadas las guerras carlistas, Jaca no volvió a participar de forma directa y activa en acciones de guerra importantes. La fortaleza ha alojado a la comandancia militar, diversos servicios y destacamentos. El edificio que empezó siendo una obra magnífica, con el paso del tiempo fue quedándose anticuado y degradado. Fue declarado monumento artístico en 1951. Sin



El asedio de Jaca

embargo, en 1968, y gracias a la labor realizada por el comandante militar de Jaca, general Gómez Oliveros, pudo ser restaurada. Sieno el artífice de las reformas necesarias para el arreglo de la fortaleza. Contó con el apoyo de personas privadas y entidades. Su esfuerzo ha llegado hasta nuestros días. El castillo de San Pedro o Ciudadela de Jaca, es todavía de propiedad y uso militar. Puede ser visitada por cualquier interesado. La Ciudadela sigue siendo una de las fortalezas de la edad moderna más grandiosas e importantes de toda España.

EL CERCO DE CHOLM

La Wehrmacht se retira

Por
FRANCISCO
MEDINA

En la primera semana de diciembre de 1941, la Operación “Tifón”, la ofensiva alemana cuyo objetivo final era conquistar Moscú, se detuvo a pocos kilómetros de la capital soviética por una combinación de varios factores. En primer lugar, por el agotamiento de las unidades de combate de la Wehrmacht, tanto de infantería como blindadas, en constante combate y sin apenas reemplazar las bajas desde el inicio de la Operación Barbarroja cuatro meses antes, el 22 de junio de 1941.

A ello se unía el colapso general del sistema logístico alemán, cuyas líneas de abastecimiento habían llegado al límite de su capacidad y descansaban sobre la primitiva red de comunicaciones rusa.

Otros dos factores que contribuyeron igualmente al fracaso de la ofensiva alemana fueron la prematura llegada y la inusual dureza ese año de la estación invernal, con temperaturas de hasta 40° bajo cero, y la llegada de tropas siberianas de refresco procedentes del Extremo Oriente.

La contraofensiva soviética provocó un repliegue general del extendido y escasamente guarnecido frente alemán. Las unidades de tanques y de caballería soviéticas penetraban por las brechas abiertas y avanzaban profundamente en la retaguardia alemana, invadiendo y destruyendo cuarteles generales, depósitos de intendencia, hospitales y demás instalaciones de retaguardia. Ante el temor de ser completamente cercadas, las unidades alemanas iniciaron una frenética retirada que no se convirtió en desbandada general, cuyas consecuencias hubiesen sido catastróficas para la aventura oriental alemana por la orden de Hitler del 16 de diciembre de no retroceder un paso. Esta famosa orden, si bien causó importantes bajas al Ejército Alemán, no cabe duda de que era lo correcto que tenía que hacerse dadas las circunstancias. No obstante, su éxito fue una gravosa hipoteca para el Ejército Alemán en las futuras campañas, pues reforzó la creencia de Hitler en su concepto defensivo basado en la defensa a ultranza del terreno en detrimento de otros conceptos defensivos con resultados catastróficos (por ejemplo, Stalingrado, las batallas del invierno soviético de 1943-1944, Normandía y Operación Bagration).

La contraofensiva de invierno soviética se desarrolló en dos etapas distintas. La primera etapa, que comenzó el 6 de diciembre y duró aproximadamente un mes, consistió en furiosos ataques rusos contra el Grupo de Ejércitos Centro. Estos ataques deberían de hacer retroceder a los alemanes de las puertas de Moscú y, de esta manera, destruir a los grupos panzer alema-

nes si era posible. Estos ataques penetraron las débiles líneas alemanas en varios puntos y obligaron a los tambaleantes ejércitos alemanes a retroceder hacia el oeste hasta que la orden de Hitler del 16 de diciembre frenó la retirada. A finales de diciembre, el frente se había estabilizado temporalmente, con la mayoría de las unidades alemanas en el sector central obligadas a formar una defensa de puntos fuertes. Alentado por el éxito de estos primeros ataques, Stalin ordenó una nueva contraofensiva aún mayor el 5 de enero de 1942. Esta segunda fase concentró grandes recursos soviéticos contra, esta vez, los tres grupos de ejércitos alemanes y tenía como objetivo nada menos que la total destrucción de los ejércitos de la Wehrmacht en Rusia.

En el marco de este esfuerzo ofensivo soviético, en el sector norte del frente ruso, el 3 Ejército de Choque, perteneciente al Frente Kalinin Soviético, atacó e hizo retroceder al XXXIX Cuerpo en el ala derecha del Grupo de Ejércitos Norte Alemán. El objetivo soviético era la estratégica ciudad de Cholm, situada en la confluencia de los ríos Lovat y Kunya. El terreno alrededor de la ciudad era pantanoso, salvo una estrecha franja de tierra firme sobre la cual se levantaba Cholm. Este área de tierra firme no solamente era un puente terrestre a través de los pantanos sino también era un cruce de carreteras norte-sur y este-oeste. Todo ello convertía la posesión de Cholm como un importante objetivo estratégico para ambos bandos pues constituía un punto de partida para cualquier ofensiva ulterior de ambos bandos.

Cuando el XXXIX Cuerpo Alemán, al mando de von Arnim, se vio obligado a retroceder ante los duros golpes del 3 Ejército de Choque Soviético, dejó una pequeña guarnición cuyo objetivo era defender Cholm. Von Arnim asumía que la ciudad quedaría aislada, pero creía que este aislamiento solamente duraría una o dos semanas. La razón para esta valoración tan optimista de von Arnim era que éste sabía que el Grupo de Ejércitos Norte estaba planeando una contraofensiva. Por esta razón, se consideró que para soportar un

cercos breves las unidades dejadas para guarnecer Cholm, alrededor de 3.500 hombres, serían suficientes para defenderla. Al mando de la guarnición, que recibió posteriormente el nombre de “Grupo de Combate Scherer”, fue nombrado el Mayor General Theodor Scherer, comandante de la 281 División de Seguridad.

El núcleo principal de la guarnición de Cholm, estaba formado por las siguientes unidades :

- Partes de la 123 División de Infantería (416 Regimiento de Infantería, 123 Regimiento de Artillería).

- Partes de la recién llegada al frente 218 División de Infantería (Estado Mayor y 13 y 14 Compañías del 386 Regimiento de Infantería).

- Una Compañía Ciclista del 218 Batallón de Reconocimiento.

- Jagdkommando 8 (Cazadores de Montaña) (Capitán Spittäler)

- Partes del Batallón de Policía de Reserva Cholm.

- Una unidad ciclista de la Marina.

Muchas otras unidades o partes de unidades, en su mayoría rezagadas, estuvieron presentes en la bolsa. Durante el transcurso del asedio, también afluyeron a la bolsa unas cuantas tropas de refuerzo llevadas en avión, así como también las destinadas al K.G.z.b.V 172 (por ejemplo, pilotos de planeadores). Las fuentes alemanas afirman que en torno a 60 unidades estuvieron representadas en la bolsa, variando el tamaño desde unidades completas a partes o retazos de ellas. El organigrama de mando de la guarnición quedó establecido del siguiente modo:

- Comandante: Mayor General Theodor Scherer (281 División de Seguridad).

- Mando de Combate:

- Tte Coronel Johannes Manitiuss.

- Tte Coronel Hans Freiherr von Bodenhausen.

- Mayor Grabs.

- Observadores de Artillería:

- Tte Coronel Feist (536 Bat. Artillería Pesada).

- Tte Dettmann (218 Reg. Artillería).

- Personal Médico:

- Dr. Ocker Oberarzt.

- Dr. Huck.

La guarnición apenas tenía armas pesadas, su armamento consistía en unos pocos cañones antitanques de 37 milímetros, un cañón antitanque de 50 milímetros, unos cuantos morteros y ametralladoras y fusiles. Las

pocas armas pesadas disponibles no tenían suficiente munición, y el 123 Regimiento de Artillería fue utilizado como infantería durante el transcurso del asedio.

Siguiendo las órdenes de Hitler, el XXXIX Cuerpo formó una posición de erizo a unos pocos kilómetros de Cholm. Esta posición estaba pensada para

mantener un enlace físico con el Grupo de Combate Scherer manteniendo abierta la carretera entre ella y Cholm. Para abastecer a la guarnición, se planeó una serie regular de convoyes de suministros pero solamente la primera columna pudo llegar a su destino, entregar la carga y regresar. Una hora después del regreso de la primera columna, los esquiadores soviéticos cortaron la carretera, aislando completamente a Cholm. A pesar de este contratiempo,

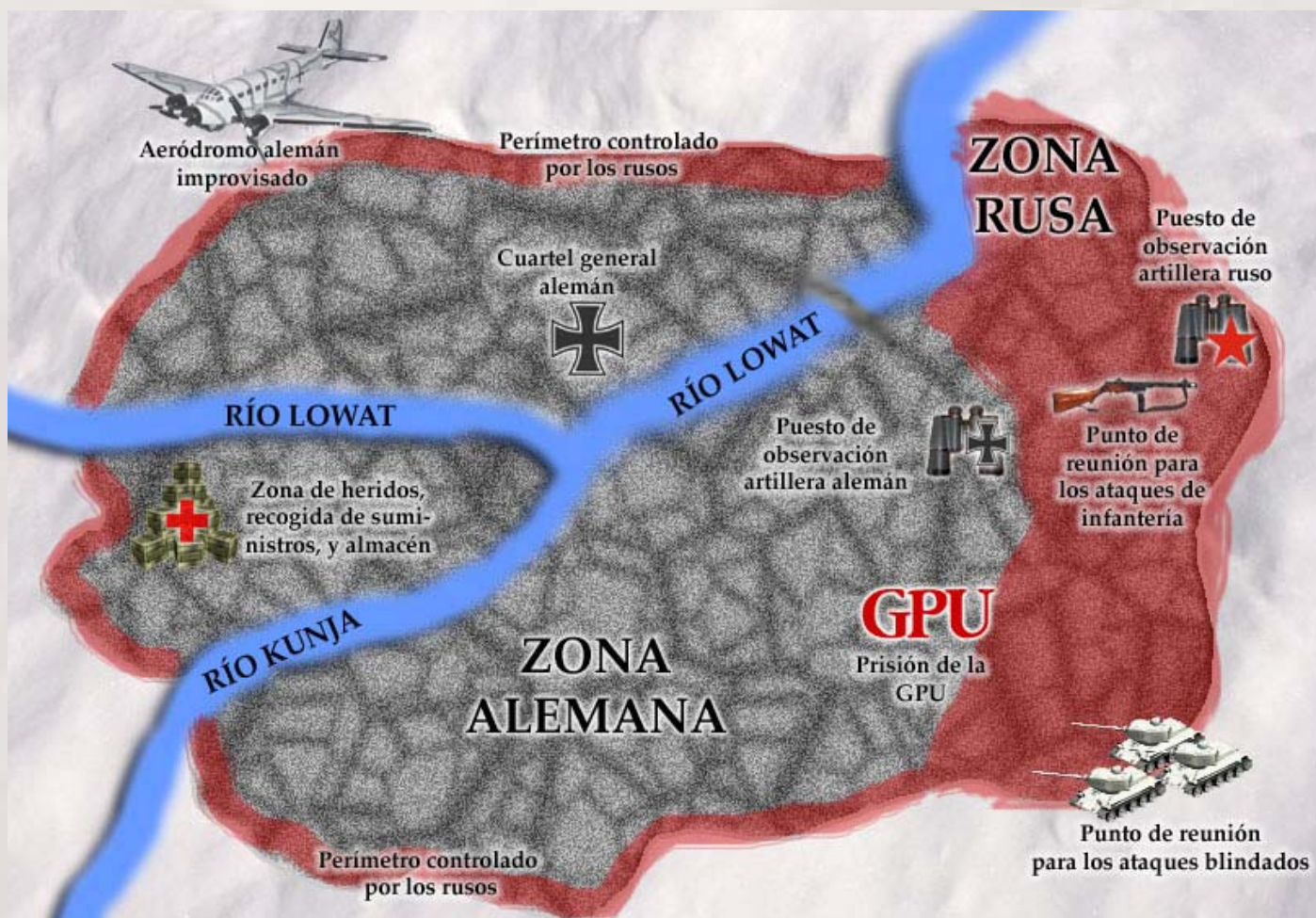
Cuando von Arnim, se vio obligado a retroceder, dejó una pequeña guarnición cuyo objetivo era defender Cholm. Von Arnim asumía que la ciudad quedaría aislada, pero creía que este aislamiento solamente duraría una o dos semanas.



Mayor General Theodor Scherer, jefe de la guarnición.

po, von Arnim estaba determinado a apoyar a la guarnición cercada, realizando ataques para aliviar la presión sobre Cholm. Sin embargo, los vehículos blindados no pudieron circular por las carreteras cubiertas de hielo y la infantería, avanzando a través de la nieve que le llegaba hasta el pecho, hizo poco progreso. Von Arnim tuvo que asumir la amarga realidad de que Cholm estaba aislada, aunque seguía creyendo que esta situación sería meramente temporal. Esto sería el inicio de un asedio que duró 105 días, siendo el único contacto de la guarnición con el mundo exterior la telegrafía sin hilos y los lanzamientos aéreos.

Dentro de la bolsa, Scherer evaluó su situación. Constató que el área máxima que su escasa guarnición podía defender era un perímetro de 2 kilómetros cuadrados. Cholm era una pequeña ciudad de unos 10.000 habitantes, dividida en dos por el río Lovat. La mayoría



Cholm durante el asedio de 1942

de sus edificios eran de madera, aunque había algunos, los mayores, contruidos en piedra. Éstos incluían algunas casas de las autoridades locales, la iglesia(utilizada como punto de observación de la artillería) y la antigua prisión rusa (llamada “GPU Gefangis”). Este último edificio se convirtió en el principal puesto de defensa y resultó fundamental para proteger la ciudad. La bolsa de Cholm se dividió en cuatro partes: Norte, Este, Sur y Oeste. Los principales combates tuvieron lugar en la parte este, fue allí donde los alemanes perdieron el mayor terreno y, en consecuencia, donde sufrieron la mayor parte de las bajas mortales sufridas durante el asedio. Puesto que no tenían contacto terrestre con el resto de las fuerzas alemanas, los defensores solamente contaban con los lanzamientos aéreos de suministros realizados por los aviones de transporte de la Luftwaffe (la guarnición necesitaba de un promedio diario de 60 contenedores de suministros para sobre-vivir). No obstante, estos lanzamientos eran inexactos y gran parte de los suministros caían en manos rusas. Para remediar esta situación, cherer ordenó la construcción de una pequeña pista de aterrizaje, cuya longitud de 70 metros y anchura de 25 metros era suficiente para que pudieran aterrizar y despegar los aviones de transporte Ju-52. La Luftwaffe aceptó el desafío de transportar suministros y evacuar heridos de la bolsa. Pero esta operación tuvo corta duración.

Al estar situada la pista de aterrizaje en “tierra de nadie”, los aviones de transporte pronto atrajeron la atención de las tropas enemigas, provocando grandes bajas entre las tropas desembarcadas y entre los aviones. Las pérdidas en aviones fueron demasiado elevadas -27 aviones en el transcurso del asedio- para ser aceptadas y se recurrió a los planeadores tipo Go 242. Éstos eran remolcados por avión hasta un punto por encima de Cholm y desde allí eran soltados para efectuar el aterrizaje en la pequeña pista de Cholm. cada vez que los planeadores sobrevolaban el terreno, los alemanes realizaban fuego de supresión mediante bombarderos en picado Stuka o de artillería sobre las líneas soviéticas. El primer Go 242 aterrizó el 16 de febrero. Los planeadores aterrizaban al anochecer o a primeras horas de la mañana para aminorar el riesgo de ser atacados por los cazas enemigos. Aparte de transportar suministros, estos planeadores también llevaban tropas de refuerzo. Así, entre el 9 y el 12 de febrero, una compañía completa del 409 Reg. de Infantería fue transportada a la bolsa. Los pilotos de planeadores, tras aterrizar, se convertían en tropas de infantería, combatiendo lado a lado con la guarnición. Este cambio en el proceso de avituallamiento creó un grave problema dentro de la bolsa, pues a partir de entonces cesó la evacuación de heridos graves, con lo cual los escasos edificios que quedaban en pie en Cholm se convirtieron en hospitales repletos de heridos que tuvieron que sufrir y resistir durante el resto del

asedio.

El esfuerzo de la Luftwaffe para reabastecer a Cholm puede ser resumido en las siguientes estadísticas:

- 2.122 misiones voladas para lanzar contenedores de suministro por unidades de He-111.
- De los 91 Ju-52 que volaron hacia Cholm (primera fase de la batalla), 27 fueron destruidos alrededor de la ciudad (aproximadamente el 30%).
- 81 planeadores fueron desplegados para reabastecer Cholm, de los cuales al menos 56 alcanzaron su objetivo.

Para compensar la falta total de blindados, los alemanes colocaron un emplazamiento poco convencional de artillería en las afueras de la ciudad, ubicación que resultó ser de gran valor durante el curso del asedio. Esta posición estaba al mando del General Uckermann y fue conocida como “Grupo Uckermann”. El enclave artillero estaba situado a unos 10 kilómetros al oeste de Cholm, en las proximidades de Dubrowo-Tarakonovo. El carácter poco convencional de esta posición reside en que las baterías (pertenecientes al 218 Regimiento de Artillería y al 536 Batallón de Artillería Pesada) estaban situadas delante de la línea de frente alemana, una posición que provocó una enorme cantidad de bajas entre los artilleros, pero que era necesaria para proporcionar fuego de cobertura a la guarnición de Cholm. Para dar una estimación del valor de esta posición en la defensa de Cholm hay que mencionar que alrededor de 1.000 proyectiles de artillería podían ser disparados por día, lo cual proporcionaba un efectivo fuego de protección a la acosada guarnición.

El fuego de estas unidades de artillería estaba controlado por dos oficiales de artillería desde el interior de Cholm, los cuales volaron allí durante la fase inicial de la batalla. Estos oficiales eran el Teniente Coronel Feist (536 Batallón de Artillería Pesada) y el Teniente Joachim Dettmann (218 Regimiento de Artillería), ambos jugaron un papel fundamental al guiar el fuego de apoyo artillero. Su misión principal era identificar continuamente blancos rusos adecuados

dentro y alrededor de la ciudad. Una vez que un blanco era identificado, un mensajero informaba del objetivo al operador de radio dentro de la bolsa (situado en el Cuartel General), quien transmitía la información al Grupo Uckermann. Este proceso conllevaba una pérdida de tiempo, como mínimo de 10 minutos, e iba en detrimento de alcanzar blancos móviles debido al tiempo transcurrido entre el avistamiento y el fuego.

Otro importante apoyo exterior procedía de la Luftwaffe, cuyas unidades de cazabombarderos y de bombarderos, pertenecientes a la Luftflotte 1, atacaban las posiciones enemigas cada vez que el tiempo lo permitía.

Un problema que se convirtió cada vez más agudo según transcurrió la batalla fue la situación de los heridos. Como se ha mencionado anteriormente, al principio se contaba con que los heridos graves serían evacuados en los aviones de transporte que aterrizaban en la bolsa (de hecho, estima que unos 700 heridos pudieron ser evacuados de esta forma), pero como también se ha mencionado esta solución se

Las pérdidas en aviones fueron demasiado elevadas y se recurrió a los planeadores tipo Go 242. Éstos eran remolcados por avión hasta un punto por encima de Cholm y desde allí eran soltados para efectuar el aterrizaje en la pequeña pista improvisada

convirtió en imposible según evolucionó la batalla. Como resultado, los heridos no pudieron ser evacuados y su número aumentó. Hay que mencionar que el número de edificios donde los heridos podían ser llevados llegó a ser muy pequeño pues la bolsa quedó muy reducida en tamaño ante la presión rusa, por lo que su situación llegó a ser dramática. Una vez que el principal puesto sanitario (situado en la parte este) fue incendiado y casi todos los edificios convertidos en ruinas, los heridos fueron transportados a la parte oeste, a la llamada “Haarnadelcurve”. La desventaja de esta zona era que los edificios eran de madera y sin sótanos, por lo que cada vez que un proyectil explotaba cerca o alcanzaba alguno de los edificios no había protección para los heridos. La tasa de mortandad entre las tropas alemanas fue muy elevada (muertos en combate alrededor del 25%) y el número de heridos llegó a ser incluso mayor: alrededor de 2.220 (un mínimo del 40%), estas cifras son solamente aproximadas puesto que las cifras exactas son desconocidas y hay que tener en cuenta que muchos de los heridos graves que sobrevivieron a la batalla fallecieron poco después o quedaron incapacitados de por vida.

Cholm quedó completamente cercada el 21 de enero y los primeros asaltos enemigos tuvieron lugar dos días después. Antes se realizaron tanteos para conocer la voluntad de la guarnición a resistir y también la potencia de fuego de los defensores. Los soviéticos llegaron a la conclusión de que la guarnición, aunque pequeña, lucharían hasta el final y decidieron aplastar al Grupo Scherer utilizando artillería pesada y



Un planeador Go 242 totalmente destruido

ataques de tanques. El primer gran ataque comenzó el 23 de enero con un asalto blindado en el extremo oeste del perímetro que fracasó. Entonces, el ataque cambió hacia el lado este, cambió de dirección de nuevo y llegó desde el norte antes de, finalmente, atacar desde el sur. Los soviéticos acompañaron estos asaltos con un intenso bombardeo de artillería sobre toda la ciudad con el doble propósito de ablandar las posiciones enemigas y destruir las casas de la ciudad para privar así a los alemanes de refugio contra el mal tiempo y los ataques enemigos. A falta de armas antitanques, los defensores rechazaron el asalto blindado levantando barricadas en las que se colocaban artefactos explosivos que se detonaban por mecha. El modus operandi era el siguiente: una vez que el vehículo en cabeza llegaba a la barricada y comenzaba a apartarla a un lado, los defensores explosionaban la primitiva mina que destruía al tanque en cabeza y hacia retroceder al resto. Pocos días después, los defensores recibieron un refuerzo imprevisto. Se trataba de un contingente de 200 hombres pertenecientes a un batallón de ametralladoras de montaña que, igualmente aislado, se había abierto paso a través de las líneas rusas.

El Ejército Rojo demostró una total falta de imaginación en las operaciones para reducir la bolsa de Cholm. Los asaltos soviéticos eran lanzados en momentos precisos sobre sectores previsibles, por lo que cuando un ataque había sido rechazado en un lugar, los defensores sabían que no se haría otro en esa misma área durante un par de horas. Ello permitía al comandante trasladar a las tropas desde un sector donde el asalto había sido rechazado hacia otro sobre el cual se sabía por experiencia que se realizarían nuevos ataques. No obstante, aunque la defensa se mantuvo inquebrantable y la moral de los defensores se mantuvo alta, los dos kilómetros de perímetro se encogieron bajo los continuos ataques hasta un área de sólo un kilómetro.

Von Arnim, el comandante del XXXIX Cuerpo, preparó una nueva y gran operación de relevo, creando para ello un grupo de combate lo suficiente-

mente potente para abrirse paso hasta Cholm. Scherer, informado del intento de relevo, creó dos pequeños grupos de combate que situó en el lado oeste del perímetro. El plan era que cuando von Arnim realizara su ataque estos dos grupos avanzaría y contactarían con la columna de relevo.

Scherer eligió como punto de formación de sus grupos de combate una baja colina que dominaba el lado oeste del perímetro que estaba en manos soviéticas. En primer lugar, se procedió a su captura, que fue efectuada por una patrulla de tropas de montaña. Una vez en manos alemanas la colina, una pequeña columna de porteadores llevó los suministros y municiones necesarias para que los dos grupos de combate



Fuerzas de la guarnición preparándose para contraatacar

emprendieran el intento de contacto. En este momento, el tiempo empezó a empeorar, lo cual afectó negativamente a la operación de relevo. Aunque la distancia entre las posiciones de vanguardia del XXXIX Cuerpo y Cholm era sólo de 15 kilómetros, los vehículos no pudieron avanzar por la carretera helada por lo que los intentos de levantar el asedio recayeron sobre la infantería.

El primer objetivo de la columna de relevo era ocupar una colina, el Punto 72,7. Esta colina fue el escenario de varios días de sangrientos combates aunque los alemanes no lograron desalojar a las tropas soviéticas de la cima de la colina. No obstante, gracias a estos ataques los alemanes habían conseguido un saliente poco profundo que penetraba en las líneas rusas y desde cuyo punto más oriental los cañones alemanes podían ahora apoyar a la guarnición de Cholm.

Según pasaban los días, la tensión sobre la acosada guarnición comenzó a pesar. El constante goteo de bajas obligó a Scherer a retirarse a un perímetro más corto. Ello significaba que, naturalmente, la nueva línea podía ser más fuertemente guarnecida pero también significaba que los rusos tendrían una línea más corta —y ellos gozaban de superioridad numérica. Durante días se sucedieron bombardeos de la artillería pesada soviética seguidos por asaltos tras asaltos de



Patrulla Alemana en la parte este de la ciudad

blindados e infantería, todos ellos rechazados por los defensores puesto que los soviéticos seguían utilizando su mismo patrón de ataque.

Estos continuos fracasos de las fuerzas rusas en aplastar la bolsa de Cholm llevaron a una ralentización de los esfuerzos soviéticos. El 23 de febrero –día del Ejército Rojo– los soviéticos lanzaron una gran ofensiva. Toda una división de fusileros, precedida por tanques, atacó. Durante dos días, los rusos lanzaron oleada tras oleada hasta un total de 18 grandes ataques y llegaron incluso a penetrar en diversos sectores de la ciudad, capturando durante varias horas la sede del GPU. Debido a las bajas sufridas en estos dos días de sangrientos combates, los defensores tuvieron que retroceder a un nuevo y más pequeño perímetro de solamente 200 por 500 metros de extensión.

Durante marzo, el XXXIX Cuerpo de von Armin formó columnas de relevo que

se abrieron paso hacia Cholm. Las condiciones del terreno y la tenaz resistencia rusa ralentizaron el progreso. Dentro de Cholm, la guarnición se inquietaba ante la lentitud de la fuerza de socorro pues temía que el enlace no llegara a consumarse antes del esperado asalto total soviético del primero de mayo. Para sorpresa del Grupo de Combate Schere, el primer ataque soviético de ese día fue débil y rápidamente rechazado, perdiendo los soviéticos durante él cinco tanques. El 2 de mayo, un nuevo e igualmente débil ataque fue realizado y otros cuatro tanques rusos fueron destruidos.

El 3 de mayo, a las 4:50 horas, una columna del 39 Cuerpo formada por blindados y el 411 Regimiento de Infantería al mando del Teniente Coronel Heinrich Tromm, se dispuso a levantar el asedio pero fue detenida y rechazada. Al día siguiente, la columna, esta vez apoyada por cañones autopropulsados, atacó de nuevo. Este intento también fracasó, pero la infantería llegó a 1 kilómetro de la ciudad. Al amanecer del

5 de mayo, la columna se puso de nuevo en movimiento, esta vez apoyada por Stukas que bombardearon a las formaciones soviéticas al oeste de Cholm. Ante el doble ataque de los cazabombarderos y de la artillería, los soviéticos se dispersaron y huyeron y una hora después la columna de relevo penetró en Cholm y enlazó con su guarnición.

Terminaba así 105 días de asedio, en el transcurso de los cuales la guarnición, de apenas 4.000 hombres en total, habían resistido más de 100 grandes ataques soviéticos lanzados por un total de seis divisiones

de infantería, seis brigadas independientes de infantería y dos brigadas de tanques. La guarnición había derribado dos aviones y destruido 42 vehículos blindados enemigos. Igualmente, realizó 10 grandes ataques de infantería y 43 contraataques. En el curso de la batalla, las bajas alemanas ascendieron a 1.550 muertos en combate y 2.200 heridos y el 5 de mayo, el día de su libera-

ción, el número de hombres aptos para el combate se reducía a solamente 1.200. Scherer y sus hombres habían cumplido su misión de defender la estratégica ciudad de Cholm y su vital puente terrestre. La recompensa para ellos fue una medalla de metal que llevaba el nombre del lugar que tan tenazmente habían defendido.

Para las tropas rodeadas, la lucha no terminó ya que durante varios días más tuvieron que combatir junto con sus liberadores para estabilizar el frente (hasta aproximadamente mediados de junio), y estos días de combate costaron la vida de muchos más soldados (entre ellos el Teniente Coronel Heinrich



Medalla Conmemorativa de la Batalla

Tromm, muerto en acción el 18 de junio a unos 2 kilómetros al noroeste de Cholm y enterrado el 21 de junio). Durante dos años más, la ciudad de Cholm estuvo en manos alemanas y fue abandonada en febrero de 1944 cuando las líneas alemanas se replegaron. Durante esto dos años, el combate nunca cesó pero la ciudad pudo ser mantenida y los rusos no intentaron forzar una gran penetración en este punto del frente.



La ciudad tras el fin de la batalla